

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ANDRÉIA ELIZABETH BOHN LUDER

FLIGHT DATA RECORD: A AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA E A  
EXPANSÃO DA INFLUÊNCIA ESTADUNIDENSE, 1930-1945

CURITIBA

2021

ANDRÉIA ELIZABETH BOHN LUDER

FLIGHT DATA RECORD: A AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA E A  
EXPANSÃO DA INFLUÊNCIA ESTADUNIDENSE, 1930-1945

Dissertação apresentada ao curso de Pós-Graduação em História Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Dennison de Oliveira

CURITIBA

2021

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO SISTEMA DE BIBLIOTECAS/UFPR –  
BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS HUMANAS COM OS DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Fernanda Emanoéla Nogueira – CRB 9/1607

Luder, Andréia Elizabeth Bohn

*Flight Data Recorder*: a aviação comercial brasileira e a expansão da  
influência estadunidense, 1930-1945. / Andréia Elizabeth Bohn Luder. –  
Curitiba, 2021.

Dissertação (Mestrado em História) – Setor de Ciências Humanas da  
Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Dennison de Oliveira

1. Aeronáutica – Brasil – História, 1930-1945. 2. Brasil - Aviação.  
3. Aeronáutica comercial. 4. Guerra mundial, 1939-1945. 3. Brasil – Relações  
internacionais. 4. Estados Unidos relações internacionais. I. Oliveira, Dennison  
de, 1964-. II. Título.

CDD – 629.130981

## TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em HISTÓRIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da dissertação de Mestrado de **ANDRÉIA ELIZABETH BOHN LÜDER** intitulada: **Flight Data Recorder: a aviação comercial brasileira e a expansão da influência estadunidense, 1930-1945.**, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestra está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 01 de Outubro de 2021.

Assinatura Eletrônica

01/10/2021 14:21:57.0

FATIMA REGINA FERNANDES FRIGHETTO

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

01/10/2021 17:43:42.0

ALINE VANESSA LOCASTRE

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL)

Assinatura Eletrônica

01/10/2021 14:50:49.0

CLAUDIA MUSA FAY

Avaliador Externo (PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL)

## **AGRADECIMENTOS**

É tão difícil pensar em como agradecer quando o mundo que conhecemos vira de ponta cabeça nesses anos de 2020 e 2021, mas agradeço pelas pequenas vitórias do dia-a-dia, e pelos meus familiares ainda estarem presentes comigo.

Agradeço pela vacina, a saúde e a na crença de dias melhores que nos permitiram a realização deste trabalho.

Agradeço em especial ao Professor Dennison de Oliveria que possibilitou meu primeiro contato ao estudo da aviação brasileira e também pela paciência.

Aos amigos que se foram antes da hora ficam as saudades e na lembrança guardo com carinho os bons momentos e nossas risadas.

Aos nossos amigos e colegas de pós-graduação.

Agradecemos também a todos que uma alguma forma contribuíram para a realização deste estudo.

*"Aviation in itself is not inherently dangerous, but to an even greater degree than the sea, it is terribly unforgiving of any carelessness, incapacity or neglect"*

Captain A. G. Lamplugh

## RESUMO

A aviação civil pode ser utilizada como instrumento de ideologias políticas interferindo nas relações de comércio e defesa. Portanto, o trabalho se enquadra nos assuntos relacionados às relações internacionais, questões políticas e comerciais brasileiras durante o período de 1930-1945, período que será marcado pela disputa no setor aeronáutico entre os mercados europeus e norte-americanos por toda a América Latina. No Brasil durante o conflito da segunda guerra, o setor aéreo civil se configurou como estratégico na questão militar e também mercadológico já visando o período do pós-guerra. O trabalho propõe uma análise sobre as relações de disputa com base no relatório realizado pelo Coordinator of Commercial and Cultural Relations Between the American Republics para o governo estadunidense de 1941, nele temos um estudo sobre as rotas aéreas e as companhias que atuam na América Latina concluindo que deve ser eliminada a presença da empresa alemã Lufthansa e de suas subsidiárias apresentando como proposta de substituição por uma empresa estadunidense. A companhia indicada seria a Pan American Airways que já possuía um acordo com o governo dos EUA, pois já participava do Airport Development Program (ADP), onde a empresa com o apoio de suas subsidiárias construíram e aparelharam aeroportos na América Latina que fossem de interesse estratégico dos militares estadunidenses. No Brasil o ADP foi aplicado pela Panair do Brasil, via Decreto Nº 3.462 de 1941, além de construir e melhorar os aeroportos da região nordestina, também foi uma forma de observar a presença alemã. No quadro das relações de subordinação do Brasil às políticas imperialistas de domínio político e econômico estadunidenses, a importância da pesquisa reside na possibilidade de se entender as ações de tais instâncias de condução de relações internacionais como uma forma dos produtos aeronáuticos dos estados Unidos dominaram o mercado brasileiro, ou seja, a expansão da influência estadunidense dentro do setor aeronáutico civil nacional.

Palavras-chave: Aviação civil brasileira; Segunda Guerra Mundial; Pan American Airways; Airport Development Program; Coordinator of Commercial and Cultural Relations Between the American Republics.

## **ABSTRACT**

The civil aviation can be used as political ideologies instrument interfering in trade affairs and defense. Therefore, the study fits into issues related to international relations, political and Brazilian trade issues during the period 1930-1945, a period that will be marked by disputes in the aeronautical sector between European and North American markets throughout Latin America. In Brazil during the conflict of the second war, the civil aviation sector was configured as strategic in the military and also market question, already aiming at the post-war period. The paper proposes an analysis of dispute relations based on the report by the Coordinator of Commercial and Cultural Relations Between the American Republics for the US government in 1941, in which we have a study on air routes and companies operating in Latin America, concluding that the presence of the German company Lufthansa and its subsidiaries, presenting as a proposal for replacement by a US company, should be eliminated. The company indicated would be Pan American Airways, which already had an agreement with the US government, as it already participated in the Airport Development Program (ADP), where the company, with the support of its subsidiaries, built and equipped airports in Latin America that were of interest of the US military. In Brazil, the ADP was distributed by Panair do Brasil, via Decree N° 3,462 of 1941, in addition to building and improving airports in the Northeast region, it was also a way of observing the German presence. In the context of Brazil's subordination relations to US imperialist policies of political and economic domain, an importance of the research lies in the possibility of understanding the action of such competences in conducting international relations as a way in which the aeronautical products of the United States dominated the Brazilian market, that is, as an expansion of US influence within the national civil aviation sector.

**Keywords:** Brazilian civil aviation; Second World War; Pan American Airways; Airport Development Program; Coordinator of Commercial and Cultural Relations Between the American Republics.



## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – OS DOZE PRIMEIROS CONTRATOS DAS ROTAS DO CORREIO AÉREO .....	25
FIGURA 2 – AS QUATRO GRANDES COMPANHIAS AÉREAS DOS EUA....	27
FIGURA 3 - AS QUATRO GRANDES E SUAS PRINCIPAIS ROTAS AÉREAS EM 1930 .....	28
FIGURA 4 – AS ROTAS AÉREAS DA PAN AM.....	31
FIGURA 5 - THE AIR-WAY TO HAVANA - 1928 .....	32
FIGURA 6 – ROTAS DA PAN AM NA AMÉRICA LATINA EM 1929 .....	34
FIGURA 7 – ROTAS DA SYNDICATO CONDOR 1927-1930.....	39
FIGURA 8 - INTEGRAÇÃO NACIONAL PELO CAM 1931-1940 .....	44
FIGURA 9 – ROTAS DA CONDOR 1930-1940.....	46
FIGURA 10 – NAVIO CATAPULTA DA LUFTHANSA .....	50
FIGURA 11 – ROTAS TRANSATLÂNTICAS DA LUFTHANSA .....	51
FIGURA 12 - - ROTA BERLIM-RIO EM 1934 .....	52
FIGURA 13 – GETÚLIO VARGAS COMO CAPA DA EDIÇÃO DA NEW HORIZONS AGOSTO, 1941 .....	69
FIGURA 14 - PAN AM E A BOA VIZINHANÇA .....	71
FIGURA 15 - PIRÂMIDE TECNOLÓGICA .....	74
Figura 16 - MAPA DAS ROTAS DA PAM AM EM 1939 .....	95

## **LISTA DE QUADROS**

QUADRO 1 - MEMORANDO PAN AM 16.11.1940 .....	79
QUADRO 2 - TRANSPORTE AÉREO LATINO 1927-1934 .....	101

## LISTA DE SIGLAS

ADP	Airport Development Program
CAA	Civil Aviation Administration
CAB	Civil Aeronautics Board
CAM	Correio Aéreo Militar
CBA	Código Brasileiro do Ar
CBAer	Código Brasileiro da Aeronáutica
CITEJA	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
CNA	Campanha Nacional de Aviação
DAC	Departamento de Aeronáutica Civil
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DR	Diretoria de Rotas Aéreas
EUA	Estados Unidos da América
FAB	Força Aérea Brasileira
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	Instrument Flight Rules
JBUSDC	Joint Brazil-United States Defense Commission
JBUSMC	Joint Brazil-United States Military Commission
LATI	Linee Aeree Transcontinentali Italiane
NACA	National Advisory Committee for Aeronautics
NARA II	National Archives and Records Administration II
NDB	Non-Directional Beacon
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
OCIAA	Office of the Coordinator for Inter-American Affairs
PANAGRA	Pan American-Grace Airways
PAN AM	Pan American Airways
SCADTA	Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos
T.A.T.	Transcontinental Air Transport
TWA	Transcontinental & Western Air
VARIG	Viação Aérea Rio-Grandense
VASP	Viação Aérea de São Paulo
WAE	Western Air Express

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>1. AVIAÇÃO NO CONTINENTE AMERICANO NOS ANOS 20 E 30 .....</b>	<b>20</b>
1.1. A AVIAÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS E SUAS DISPUTAS INTERNA	20
1.1.1. O desenvolvimento das grandes companhias estadunidenses .....	23
1.2 A PRESENÇA ALEMÃ NOS CÉUS BRASILEIROS .....	36
<b>2 APROXIMAÇÃO DA GUERRA E A DUALIDADE BRASILEIRA .....</b>	<b>49</b>
2.1 AS RELAÇÕES POLÍTICAS E ECONÔMICAS ENTRE BRASIL E ALEMANHA: 1933-1942 .....	49
2.1.1 Linee Aeree Transcontinentali Italiane, a amiga alemã .....	54
2.2 BRASIL E ESTADOS UNIDOS: UMA APROXIMAÇÃO .....	60
2.2.1 A Política da Boa Vizinhança: a diplomacia possível na América Latina . .....	60
2.2.2 O Office of the Coordinator of Inter-American Affairs e a revista da PAN AM: New Horizons.....	66
2.2.3 - O Office of the Coordinator of Inter-American Affairs e a revista da PAN AM: New Horizons.....	75
2.2.4 - O alinhamento brasileiro aos Estados Unidos.....	80
<b>3. O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA.....</b>	<b>85</b>
3.1 O MINISTÉRIO NA GUERRA: A SITUAÇÃO DO DESAPARELHAMENTO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO .....	85
3.2 PANAIR DO BRASIL: A POSSIBILIDADE ESTADUNIDENSE .....	94
<b>4. LATIN AMERICA AIR TRANSPORTATION: UM ESTUDO DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.....</b>	<b>98</b>
4.1 O ESTUDO SOBRE O SETOR AÉREO LATINO E A POSSIBILIDADE MERCADOLÓGICA .....	98
4.2 A CONVENÇÃO DE CHICAGO E O COMÉRCIO .....	108
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>116</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>119</b>

## INTRODUÇÃO

A intenção desta dissertação é analisar as relações internacionais entre Brasil e Estados Unidos durante o período da segunda guerra mundial envolvendo o desenvolvimento do setor aéreo brasileiro entre os anos de 1930 a 1945. Temos como questão motriz desse trabalho a necessidade de compreender como o governo dos Estados Unidos em conjunto com atores não estatais, foram capazes de influenciar os assuntos brasileiros relacionados ao poder aeroespacial por meio do programa Airport Development Program (ADP) e da lógica de Defesa Hemisférica para a desgermanização do setor aéreo, também abordando as relações políticas e comerciais entre o governo brasileiro e dos Estados Unidos. Através dessa pergunta inicial temos perguntas pontuais: como a estratégia política e econômica estadunidense ganhou a confiança do governo brasileiro? Como que a relação que os EUA possuíam com a Pan Am os auxiliaram para a realização do ADP e obter o controle das bases aéreas nordestinas? É possível que o aparato aeroportuário civil sirva como um instrumento de espionagem militar?

A gestão aeroportuária é de suma importância para a organização dos espaços aéreos, da segurança e da defesa aérea. Inicialmente projetados para facilitar a integração nacional encurtando o tempo e as distâncias, passou a adquirir um caráter de defesa em consequência dos conflitos internacionais, principalmente a partir da Segunda Guerra Mundial em que se fez necessário garantir a segurança do espaço aéreo civil. No território brasileiro coube aos militares garantirem a defesa e segurança do espaço aéreo que se mantém até os dias de hoje por meio dos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTAs). O processo de militarização do espaço aéreo brasileiro é anterior aos acontecimentos da guerra.

A Segunda Guerra fez com que os Estados Unidos despontassem como uma alternativa financeira e industrial dos Aliados. Os EUA expandiram a sua influência no continente europeu e nas Américas, e propunha organizar a nova ordem mundial do pós-guerra através do sistema financeiro organizado a partir dos acordos de Bretton Woods por meio do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial; pela ONU na cooperação internacional; pela Organização dos Estados Americanos (OEA) para defender os interesses do

continente americano e pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) que passou a regularizar as gestões aeroportuárias mundiais.

Quando pesquisamos bibliografia voltada à criação e desenvolvimento da aviação civil, encontramos uma extensa lista de autores estrangeiros, principalmente norte-americanos, em minha pesquisa referente ao setor estadunidense utilizo principalmente as obras do pesquisador R.E.G. Davies, pois as suas pesquisas se concentram no desenvolvimento do setor e das companhias aéreas, com apresentação de mapas que considero como um elemento extremamente necessário quando falamos sobre rotas aéreas ajudando a compreender a expansão do setor.

A obra de Tom D. Crouch é de extrema valia ao conciliar em um único livro o desenvolvimento da aviação norte-americana desde os seus primórdios e as correlações que o setor possui dentro do desenvolvimento político e econômico dos Estados Unidos.

As obras de Mark Cotta Vaz e Matthew F. Brady permite ao leitor compreender a criação e o crescimento de uma das mais importantes companhias aéreas da história do setor aéreo que é a Pan American Airways (Pan Am). A união de todos esses trabalhos já permite delinear o desenvolvimento do setor aéreo e a sua necessidade de expansão pela busca de novos mercados a serem explorados.

Já em relação ao Brasil os estudos de fácil acesso ao público em geral são relativamente recentes, pois mesmo existindo 5 tomos de a História Geral da Aeronáutica Brasileira publicados pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) a aquisição dos livro só é possível de forma presencial no prédio do INCAER que se localiza no Rio de Janeiro. Os livros de André Corrêa Pereira e do Aldo Pereira confluem para um melhor entendimento sobre o desenvolvimento da aviação comercial brasileira, são obras que infelizmente são de difícil acesso devido ao fato de não ter havido publicações desde os anos 90.

Por isso é tão importante as pesquisas de Claudia Musa Fay, André Barbosa Fraga, Sylvia Ewel Lenz e Tânia Quintaneiro principalmente devido ao fato de estarem disponíveis em meio digital, auxiliando a coletar ainda mais informações sobre o desenvolvimento da aeronáutica no Brasil, pois as obras

ajudam a completar um quadro sobre as questões econômicas, políticas e tecnológicas do setor aéreo.

Desse modo o primeiro capítulo da dissertação é pautado nessas obras, por meio do qual conseguimos observar a diferença no desenvolvimento da aviação comercial nos Estados Unidos e Brasil durante os anos 20 e 30, que é importante para compreendermos o modo como o setor aéreo nacional se tornou alvo de disputa entre EUA e Alemanha por meio das companhias aéreas como a Pan American Airways (Pan Am) e sua subsidiária Panair do Brasil S/A pelas rotas da Sindicato Condor, subsidiária da alemã Lufthansa.

Em contraposição a situação brasileira, o governo estadunidense já havia compreendido que um dos avanços do século XX seria a aviação e para isso era necessário que tanto o governo quanto as companhias estavam sintonizadas para competir pelos mercados internacionais. Logo no início de 1940 os Estados Unidos já tinham resolvido as pendências com o setor aéreo. Roosevelt, correspondendo às propostas do New Deal, compreendia que era de responsabilidade do governo desde as instituições locais até os órgãos federais, garantir a infraestrutura necessária de: aeroportos, rotas, mecanismos de navegação, controle de tráfego aéreo, previsão do tempo<sup>1</sup>, essas ações permitiram a Pan Am e a Boeing a investirem nos voos por instrumento. A principal agência do governo estadunidense durante o desenvolvimento do setor aéreo foi a Civil Aeronautics Authority (CAA) que assumiu a responsabilidade pelas operações dos sistemas de controle de tráfego aéreo.

Do outro lado temos a expansão das empresas europeias pela América Latina, principalmente a alemã que iniciou as operações no Brasil 1927, porém ao longo dos anos 30 se inicia a disputa pelas rotas latinas iniciada pela expansão da Pan Am.

O segundo capítulo trata dos antecedentes da entrada do Brasil no conflito da Segunda Guerra Mundial e da relação de dualidade de Vargas para com Alemanha e Estados Unidos de 1930 – 1942 ao que refere o próprio setor aéreo como também as questões econômicas e para tanto as obras de Andrea Rahmeier em conjunto com Davies e Stanley Hilton ajudam a compreender a

---

<sup>1</sup> CROUCH, Tom D. Asas.Tradução: Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008, pp. 642 - 643.

expansão e a manutenção do mercado alemão de produtos e do setor aéreo no Brasil como também as relações políticas entre os dois países.

Também é debatida a política internacional com o auxílio das obras da Ioneida Cunha, Gerson Moura e Joseph Tulchin na construção das relações que os Estados Unidos se propunha agir para com a América Latina, ao expandir a sua atuação na sua política externa por meio do pan-americanismo e da política da “Boa Vizinhança” pelo continente. A expansão dos EUA se dava por duas frentes: a militar e a ideológica, a primeira representada pelos projetos de cooperação militar entre as forças estadunidenses e latino-americanas e a segunda por meio do Office of the Coordinator for Inter-American Affairs (OCIAA). A política pan-americana e a OCIAA trabalharam em prol de conter o avanço da ideologia nazista no continente, era a busca pela colaboração hemisférica. A política pan-americanista era uma política muito mais aceitável posto que ao invés de glorificar uma raça e uma nação, ele enfatizava a solidariedade entre nações. Ao invés de promover a criação de um novo partido político nos países subordinados, o Pan-Americanismo falava em respeito pela soberania nacional”<sup>2</sup>.

A atuação do OCIAA é extremamente importante para compreendermos como as agências privadas trabalharam em conjunto com os interesses do governo dos EUA, mantendo a política da Boa Vizinhança e construindo um espaço mercadológico no pós-guerra aos produtos estadunidenses, sendo importantes as obras de Érica Monteiro, Aline Locastre e Antônio Pedro Tota que auxiliam na compreensão sobre a atuação da Pan Am em conjunto da política norte-americana.

É nesse trecho que começa a se delinear a importância da criação em 1940 do Airport Development Program (ADP) e das interações entre o governo estadunidense e Pan Am para se obter o controle dos céus latino americanos, ao iniciar um processo de desgermanização das rotas aéreas permitindo oportunidades no pós-guerra ao mercado de produtos aeronáuticos estadunidenses. Como também o alinhamento do Brasil para com o lado Aliado e principalmente dos Estados Unidos, por isso a obra do pesquisador Dennison

---

<sup>2</sup> MOURA, Gerson. Relações exteriores do Brasil: 1939-1950: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial. Brasília: FUNAG, 2012, p.79.



de Oliveira é fundamental para compreendermos as tensas relações entre os dois governos e a futura dependência mercadológica do setor aéreo nacional ao norte-americano.

O terceiro capítulo constitui na análise da criação do Ministério da Aeronáutica em 1941 e as ações do Ministro Salgado Filho para com o desenvolvimento do setor aéreo nacional, como também de seu alinhamento aos Estados Unidos. Na sequência é analisada a ação da Panair como detentora da concessão das bases aéreas do nordeste e a aplicação do ADP ainda no mesmo ano de 1941.

A Panair do Brasil era a alternativa da Pan Am para explorar as rotas nacionais, pois a empresa estadunidense não obteria com facilidade o direito de atuar como concessionário dos aeroportos brasileiros, já que por ser estrangeira poderia operar somente em aeroportos aduaneiros, sendo assim coube a Panair pedir a concessão de exploração dos aeroportos que tanto interessavam os Estados Unidos. Enquanto o governo brasileiro negociava com as companhias aéreas e tentava aparelhar os aeroportos, a Pan American Airways já havia iniciado o —~~Air~~port Development Program” (ADP) em 1940 por meio do apoio do governo estadunidense.

O ADP foi expandido para as regiões do Caribe, América Central e Brasil por meio das representantes subsidiárias da Pan Am. Como bem salienta Cunha o Ministério da Aeronáutica não possuiria recursos e nem infraestrutura necessária para a modernização dos aeroportos e instalação de bases, delegando tais empreendimentos a companhias privadas, no caso a Pan Am, a economia estadunidense permitia as condições de financiar esses empreendimentos com a possibilidade de dispor material e pessoal especializado para esses empreendimentos de interesse direto do governo brasileiro.

O quarto capítulo é composto pela análise da fonte que o relatório entregue pela Office for Inter-American Affairs (OCIAA) ao presidente Roosevelt sobre o desenvolvimento do setor aeronáutico latino americano. Nele foquei nas companhias brasileiras desde a sua função até o ano de 1941, analisando o discurso de como elas são apresentadas dentro da ótica estadunidense. E as tensões geradas pela regulamentação do setor aéreo internacional que culminou na Convenção de Chicago em 07.12.1944 e da

OACI que confluem as necessidades de padronização previstas pela Convenção no processo de americanização que estava correndo no setor aéreo brasileiro.

Desta forma, a importância da pesquisa reside na possibilidade de se entender as relações de subordinação do Brasil às políticas imperialistas de domínio político e econômico estadunidenses, por meio da disputa pelo mercado aeronáutico brasileiro entre alemães e estadunidenses. A conjuntura do setor aeronáutico brasileiro era única, e uma ótima oportunidade ao mercado estadunidense de vender equipamentos civis e militares, a porta de negociações estava aberta por meio do Lend-Lease e das ações da Pan Am em conjunto com o OCIAA.

### **Fontes**

O trabalho teve como objetivo tentar analisar de forma detalhada, respeitando a compreensão do contexto histórico, o quadro da aviação comercial brasileira e a disputa por duas potências externas na busca por tentar manter a sua hegemonia no Brasil durante e no pós-segunda guerra, dada a necessidade de se compreender o modo como o setor aeronáutico nacional é tomado pelos produtos estadunidenses.

A pesquisa documental é composta por um conjunto de documentos brasileiros e estadunidenses sobre o setor aéreo brasileiro durante as décadas de 1930 e 1940. A fonte primária é o relatório Latin American Air Transportation de 14 de junho de 1941, realizado pelo consultor especial de aviação William A. M. Burden ao Office of the Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA). O documento faz parte de um conjunto de análises realizadas sobre instalações marítimas, ferroviárias e rodoviárias da América Latina pela OCIAA durante a década de 1940. Foi analisado somente esse relatório devido à pertinência ao assunto sobre o setor aéreo brasileiro entre 1930 e 1940.

O relatório faz parte do corpo documental do National Archives and Records Administration (NARA) dos Estados Unidos, o número de identificação do arquivo é 16620701 e arquivado como Rockefeller, Nelson pertencente a coleção President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945. Na plataforma on-line do NARA é possível localizar a documentação por meio do link <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

Fontes secundárias são compostas por um conjunto de materiais tanto brasileiros quanto estadunidenses. As fontes brasileiras referentes ao Ministério da Aeronáutica estão disponíveis nessa pasta do drive <https://drive.google.com/drive/folders/192PIClvrJN6mBtH8-H4RT1SaUo8ERqts?usp=sharing> e é composto por cinco relatórios: Relatório dos Serviços de Bases e Rotas Aéreas do ano de 1940 realizado pelo Coronel Chefe do Serviço de Bases e Rotas Aéreas Eduardo Gomes, e encaminhado ao Diretor da Aeronáutica do Exército; Relatório das Atividades da Divisão do Tráfego Aéreo (DC-2) de 1942, entregue ao Ministério da Aeronáutica; Relatório da Diretoria de Rotas Aéreas de 1942, entregue ao Ministério da Aeronáutica; Relatório da Diretoria de Rotas Aéreas de 1944, entregue ao Ministério da Aeronáutica; Relatório da Diretoria de Aeronáutica Civil de 1944, sob administração do engenheiro César Silveira Grillo enviada ao Ministro Salgado Filho.

Também foram consultados os documentos sobre as atividades secretas da LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane S.A.) e da Condor; a preocupação dos Estados Unidos com a ameaça que tais empresas podem provocar na defesa do hemisfério; planos da LATI junto ao Governo Brasileiro e alemão; concentração de seus navios no Nordeste; estoque de combustível em seu poder; providências tomadas pelos Estados Unidos, etc. Roma, Rio de Janeiro (Vol. XXXVI/53, 60, 86b, 86a, 61, 86c e 86d), disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/GV/textual/documentos-sobre-as-atividades-secretas-da-lati-linee-aeree-transcontinentali-italiane-s-a-e-da-condor-a-preocupacao-dos-estados-unidos-com-a-amea>

Já as fontes sobre a Pan Am estão localizadas no site da University of Miami Libraries, foram analisados o décimo segundo Relatório anual da Pan Am de 1939, o Memorando executivo Nº. 52, de 16.11.1940, o Relatório anual de 1941, e a revista New Horizons: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941.

No trabalho de pesquisa, procurou-se, sobretudo, alçar um voo sobre uma parte da história brasileira na Segunda Guerra Mundial, e com base em tal panorama, defender a ideia de que a aviação comercial é um elemento importante para a construção da defesa nacional e políticas internacionais.

## **1. AVIAÇÃO NO CONTINENTE AMERICANO NOS ANOS 20 E 30**

A aviação não é um simples meio de transporte é principalmente um vetor que interfere diretamente nas relações de poder nas esferas nacionais e internacionais. O desenvolvimento da aviação comercial na América Latina está ligado a questões econômicas e culturais européias e estadunidenses.

Neste primeiro capítulo será analisado o desenvolvimento do setor aeronáutico nos Estados Unidos e como uma disputa por patentes atrasou a produção industrial de aviões no país, e a sua rápida recuperação devida à ajuda governamental nos anos 1920 e 1930 estabelecendo internamente as rotas domésticas com a criação de grandes companhias aéreas estadunidenses.

Em comparativo com o setor brasileiro que passa a se desenvolver em 1929 por meio da expansão das empresas alemãs que viram no mercado aéreo latino americano uma possibilidade de sobreviver às restrições impostas pelo Tratado de Versalhes de 1919.

### **1.1. A AVIAÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS E SUAS DISPUTAS INTERNA**

A indústria aeronáutica nos Estados Unidos se iniciou em 1903 com os irmãos Wilbur e Orville Wright ao desenvolverem o primeiro modelo de aeroplano motorizado bem sucedido no território estadunidense chamado de Wright Flyer. Em 1909 é criada a Wright Company sediada na Cidade de Nova York com a fábrica se localizando em Dayton, no estado de Ohio. Foi somente em 1910, com a fabricação do modelo Wright Flyer B que foi equipado com motores franceses de 40 cavalos e rodas paralelas ao trem de pouso, eliminando a catapulta de lançamento.

Havia outros entusiastas da aviação como Glenn Curtiss e Augustus Herring que em 03 de março de 1909 fundaram a Companhia Herring-Curtiss, empresa que viria a ser adversária dos Wright's num mercado para aviões que ainda não existia, mas que devido aos voos de exibição aérea atraíam cada vez mais espectadores e plausíveis compradores de aeronaves.

O ano de 1909 é importante para o setor, pois a Wright Company inicia um processo judicial que ficou conhecido como guerra das patentes<sup>3</sup> apresentando queixas contra diversas companhias nos Estados Unidos e Europa —poestarem fazendo, vendendo ou exibindo aeronaves que infringiam as patentes Wrights<sup>4</sup>”, os processos ocorreram nos EUA e na França, porém o sistema legal francês e as peculiaridades das ações demoraram em chegar a uma conclusão e em 1917 as patentes francesas dos Wright expiraram.

Já nos EUA a corte deferiu a favor dos Wright em 1914, e Herring-Curtiss para evitar ter de pagar pelo uso das patentes começa a alterar o sistema de controles, mas desde 1911 a empresa já vinha direcionando parte de sua produção em outros modelos de aeronaves que pudessem ter alguma serventia nas operações navais e em outubro de 1912 o primeiro hidroavião bem sucedido alça aos céus nos EUA, e logo iniciam negociações para a comercialização de hidroaviões para a Marinha norte americana.

A Curtiss ao redirecionar parte de suas aeronaves para o interesse militar viria a participar de um mercado que conheceria sua primeira expansão na 1ª Guerra Mundial, pois de 1909 a 1917 a companhia vendeu 232 aeronaves para o exército estadunidense, e 20 dos 27 aviões da marinha eram da Curtiss<sup>5</sup>. A disputa pelas patentes forçou as empresas a desenvolverem novas pesquisas e soluções de engenharia voltadas para os estudos aeronáuticos, mas havia retardado significativamente o crescimento estadunidense ao compararmos com as empresas européias. As companhias francesas Blériot e Farman antes de 1914 haviam produzido 800 aviões cada, a indústria alemã juntamente com o apoio do governo desenvolveram programas de pesquisas no setor de engenharia para projetar novas aeronaves, desses estudos foram desenvolvidos os Fokkers e Junkers.

Durante o conflito da 1ª Guerra os Estados Unidos não produziram uma grande oferta de aeronaves, já os europeus desfrutavam das inovações e do crescimento da aviação durante o período, pois

---

<sup>3</sup> BITTLINGMAYER, George. Property, Progress, and the Aircraft Patent Agreement. In.: **The Journal of Law & Economics**, vol31, nº1 (April.,1988), pp. 227.

<sup>4</sup> CROUCH, Tom D. **Asas**. Tradução: Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008, pp. 162.

<sup>5</sup> Ibidem, pp. 165.

na época em que os Estados Unidos entraram na Primeira Guerra Mundial em 1917, o estado da aviação doméstica era tão sombrio que o governo dos EUA não conseguiu encontrar um único avião americano apto para o serviço militar. Assim, o país que inventou o voo motorizado tomaria os céus dilacerados pela guerra na Europa em embarcações de fabricação estrangeira.<sup>6</sup>

Mesmo durante a questão judiciária envolvendo as patentes, o National Advisory Committee for Aeronautics (NACA) em 1915 recomendou ao governo federal que assumisse a responsabilidade de licenciar pilotos, inspecionar aeronaves, estabelecer e manter aeroportos. O transporte aéreo nos EUA começava pelos Correios em operação conjunta com o exército e em 1918 foi estabelecido o Serviço de Correio Aéreo dos Estados Unidos.

O historiador estadunidense Tom D. Crouch salienta que o Serviço de Correio Aéreo foi extremamente importante para o desenvolvimento inicial do setor, porém, com aviões e motores ultrapassados o Correio Aéreo pouco evoluiu para desenvolver a indústria de aeronaves nos Estados Unidos<sup>7</sup>. O partido Republicano se opunha ao domínio da aviação comercial operada pelos Correios.

O governo estadunidense entendendo a necessidade do setor e na tentativa de reverter os danos causados a indústria aeronáutica pela guerra das patentes, criou em 1917 um *pool* de patentes entre fabricantes de aeronaves que comprariam os direitos de todas as patentes aeronáuticas com a função de partilhar o acesso com os outros membros do *pool*<sup>8</sup>.

O envolvimento governamental foi de suma importância para a produção de aeronaves, o economista Gene R. Simonson em seu artigo —“The Demand for Aircraft and the Aircraft Industry, 1907-1958” (1960) apresenta que em 1914 tinham sido produzidas 49 aeronaves, em 1915 foram 178, 1916 subiu para 411, mas é somente em 1917 que atingiu 2.148 aeronaves produzidas já significando que a interferência governamental ocasionaria um

---

<sup>6</sup> Texto original: “(…) in fact, by the time the United States entered World War I in 1917, the state of domestic aviation was so dismal that the U.S. government could not find a single American aircraft fit for military service. Thus, the country that invented powered flight would take to Europe’s war-torn skies in foreign-made craft”. In: TRAINOR, Sean. The Wright Brothers: Pioneers of Patent Trolling. In.: **Time**, dez, 2015. Disponível em: <https://time.com/4143574/wright-brothers-patent-trolling>

<sup>7</sup> CROUCH, op cit., 2008, pp. 245.

<sup>8</sup> Ibidem, pp. 164.

resultado positivo ao setor que é comprovado no ano de 1918 quando foram produzidos 14.020 aviões<sup>9</sup>.

Foram quase 10 anos de atraso no setor industrial americano devido a uma disputa de ego entre os inventores dos meios de voar que projetavam uma possibilidade de obter lucros em cima das patentes dos aviões. Os conflitos da 1ª Guerra aceleraram o desenvolvimento de novas possibilidades na indústria aeronáutica tanto militar, quanto civil incentivando o pioneirismo de empresas aéreas comerciais.

#### 1.1.1. O desenvolvimento das grandes companhias estadunidenses

A indústria americana em 1920 pode não ter produzido uma grande oferta de aeronaves voltadas ao transporte de passageiros, mas o transporte de frete aéreo se iniciava por intermédio de aviadores civis, seria através do Serviço de Correio Aéreo que se estabeleceria as rotas e bases para as linhas domésticas, seu objetivo inicial era ligar à costa leste a costa oeste dos EUA.

As operações iniciaram em 1918 ligando Nova York a Chicago, e em 1920 chegavam a Sacramento, as rotas principais eram operadas pelos correios e as rotas secundárias poderiam ser licenciadas a pequenas companhias que iniciavam no pioneirismo do serviço aéreo e apostam no futuro valor comercial da aviação.

Um dos principais ideais pertencentes à aviação são a agilidade e o encurtamento de distâncias que o avião oferece em comparação a atuação de outros meios de transporte. O Serviço de Correio buscou aumentar a velocidade das entregas aéreas em 1922 e a área teste foi a rota que ligava Nova York a San Antonio, era um investimento nas experiências dos pilotos que já realizavam a rota e na criação de instrumentos de voos como os rádios faróis, conhecidos como Non-Directional Beacon (NDB) um dos precursores da navegação aérea por instrumento ou IFR (Instrument Flight Rules). Em 1923 foram inaugurados os voos noturnos ligando os aeroportos de Chicago e Cheyenne, as operações só foram possíveis devido aos NDB e a iluminação instalada nos aeroportos.

---

<sup>9</sup> SIMONSON, G. R. –The Demand for Aircraft and the Aircraft Industry, 1907-1958.” In.: **The Journal of Economic History**, Sep., 1960, pp. 363.

Crouch apresenta que o Partido Republicado se opunha ao fato de que grande parte da aviação comercial era controlada e operada pelos Correios Aéreos. E em 1925 o presidente republicano Calvin Coolidge transforma o Decreto de Correio Aéreo em lei, marcando o fim das operações dos correios e entregando o transporte postal aéreo as empresas aéreas contratadas, que seriam pagas —~~com~~ até 80 % das receitas obtidas a partir de toda a correspondência aérea de toda e qualquer correspondência de primeira classe que os Correios consignassem para os contratados.”<sup>10</sup>

A ideia dos contratos era selecionar e apoiar companhias seguras e que fossem bem administradas, pois ofereceram um serviço postal confiável, mas que também manteriam a —~~promessa~~ de devolver linhas aéreas que fossem, no futuro, dar lucros transportando cargas e passageiros através do país.”<sup>11</sup>

Porém, para o historiador britânico Ronald G. E. Davies em seu livro —~~Est~~ *Eastern an airline and its aircraft*” (2003) apresenta que houve uma pressão por parte das ferrovias para encerrar o Serviço de Correio Aéreo dos EUA em prol da aprovação da lei do Correio Aéreo que ficou conhecida como Lei Kelly, em homenagem ao representante republicano Clyde Kelly que fazia parte do Comitê dos Correios e ganhou o apelido de ~~pai~~ “pai do correio aéreo”. Numa breve pesquisa que realizei não ficou claro se Kelly respondeu a algum interesse das empresas ferroviárias em encerrar as atividades do correio aéreo, contudo a ação ajudou as empresas aéreas privadas a obterem rotas e subsídios governamentais para realizarem o tráfego aéreo.

E em 1925 o transporte do correio aéreo passou a integrar outras cidades que não pertenciam à rota principal leste-oeste como é representado na FIGURA 1. É o processo de uma maior integração nacional estadunidense além das ferrovias, as empresas aéreas que obtiveram o direito de explorar as rotas aparecem com o nome sublinhado.

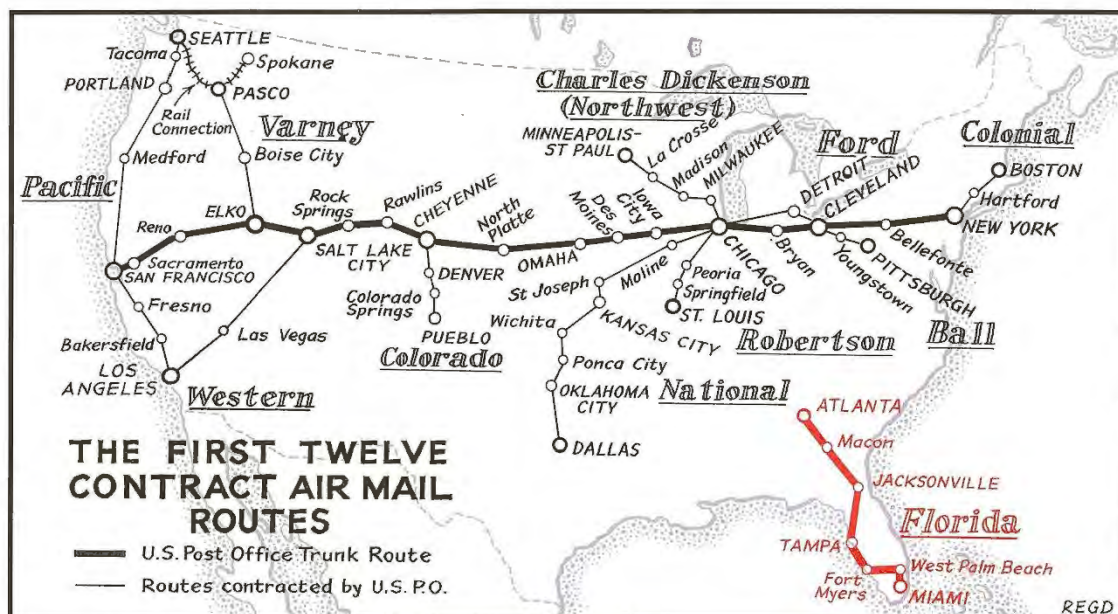
---

<sup>10</sup> CROUCH, op cit. pp. 257.

<sup>11</sup> Idem.



FIGURA 1 – OS DOZE PRIMEIROS CONTRATOS DAS ROTAS DO CORREIO AÉREO



Fonte: DAVIES, R.E.G. **EASTERN: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 2003, pp. 08.

A figura feita por Davies nos permite compreender a extensão das rotas dos correios e a importância que tiveram os contratos aéreos em aumentar os trajetos. O Serviço de Correio continuou a operar a principal rota que é representada pela linha mais grossa até 1926.

A rota vermelha na Flórida representa as concessões cedidas pelos correios a empresas que poderiam realizar as rotas aéreas que não estavam diretamente ligadas ao tronco principal do serviço do correio aéreo. As companhias St. Petersburg-Tampa Airboat Line (1913) e Florida West Indies Airways (1920) obtiveram o direito de explorar as rotas antes da lei de 1925, sendo o raio de ação dessas empresas Tampa-Miami. A companhia Florida Airways com a possibilidade de aumentar o serviço aéreo requisitou ao governo o direito de realizar uma rota que ligasse Miami a Atlanta, o pedido foi aceito em 1926.

Ainda em 1925, alguns políticos estadunidenses entendiam que o setor aéreo não poderia ficar sob responsabilidade do Departamento dos Correios e propunham a criação de um escritório de aeronáutica dentro do Departamento do Comércio. A discussão sobre como desenvolver e controlar o comércio aéreo segue até maio de 1926 no qual é aprovado o Air Commerce Act sendo de responsabilidade do Departamento de Comércio promover o comércio aéreo; designar e regulamentar vias aéreas; estabelecer, operar e manter

auxílios à navegação aérea, providenciar pesquisas e desenvolvimentos na indústria aeronáutica; licenciar pilotos; emitir certificados de navegabilidade para aeronaves nacionais e estrangeiras; e investigar acidentes<sup>12</sup>. A aprovação do Air Commerce Act não implicou na criação de um novo escritório no Departamento de Comércio, as atribuições impostas pela lei foram distribuídas entre os órgãos dentro do departamento.

As leis de 1925 e 1926 representam a importância da presença que o governo possui em relação ao desenvolvimento e regulamentação do setor aéreo ao garantir infra-estruturas básicas como rotas, mecanismos de navegação, controle de tráfego aéreo e previsão do tempo. Também passava segurança aos investidores de Wall Street no setor, já que o governo estava oferecendo incentivos financeiros a empresas particulares que prestavam serviços postais incentivando o empresário Henry Ford a investir no setor, seguido pela empresa alemã Fokker que buscava mercados fora da Europa.

As licitações das rotas menores dos correios atraíram pequenas companhias, uma delas era a Western Air Express (WAE) recém fundada em 1925, sua rota ligava Los Angeles a Salt Lake City e que lhe rendeu um pequeno lucro e permitiu investir em 1926 no transporte aéreo regular de passageiros. A WAE foi considerada uma —~~comp~~panhia aérea modelo” pelo Fundo Guggenheim de Promoção Aeronáutica nos EUA, pois a empresa buscava ampliar as operações com passageiros e investia em melhorias para a navegação aérea como a substituição do rádio telégrafo em código Morse para o sistema de comunicação de rádio bidirecional desenvolvido pela Boeing Air Transport para a Western, esse equipamento também se comunicaria com o NDB auxiliando na navegação por instrumento, e após a Segunda Guerra o rádio bidirecional se tornaria no Automatic Direction Finder (ADF)<sup>13</sup>.

A partir de 1927 o transporte de passageiros passou a ser interessante a outras companhias como é o caso da Standard Airlines uma subsidiária da Aero Corporation of Califórnia que era concessionária de aeronaves e escola de aviação. A WAE estava interessada nas linhas da Standard, porém havia assumido as da Colorado Airways que ligavam Cheyenne a Pueblo, e nos anos

---

<sup>12</sup> “The Air Commerce Act of 1926.” In.: **Columbia Law Review**, vol. 27, no. 8, 1927, pp. 989. Disponível em: [www.jstor.org/stable/1113847](http://www.jstor.org/stable/1113847)

<sup>13</sup> DAVIES, R.E.G. **TWA**: an airline and its aircraft. Virginia: Paladwr Press, 2000, pp. 14.

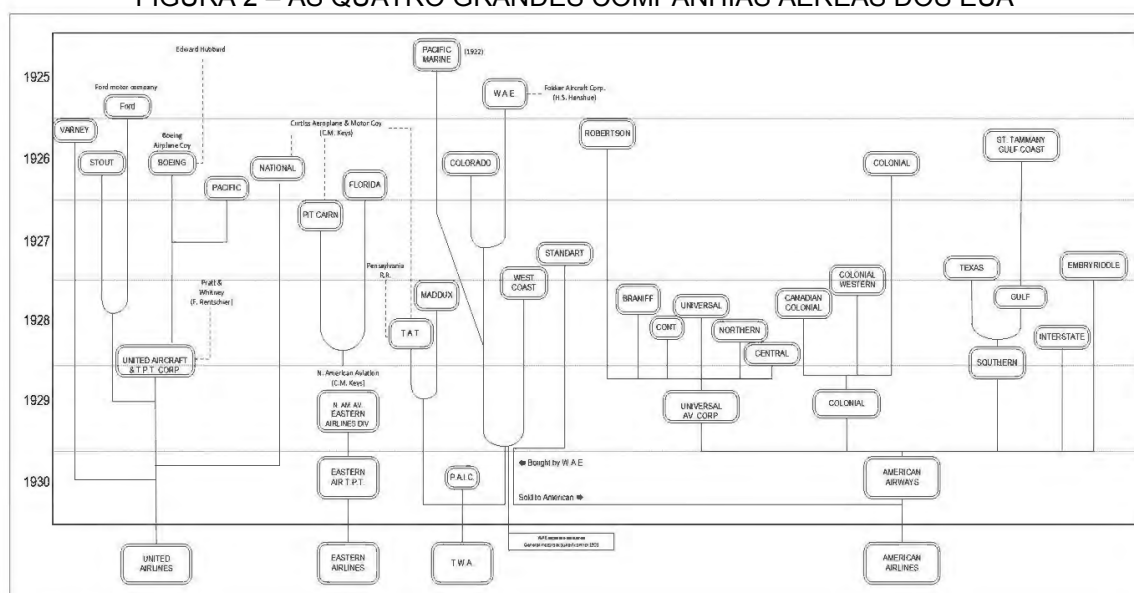
seguintes passou a assumir outras linhas na Califórnia que eram de companhias aéreas independentes e não possuíam contratos postais, algumas se tornaram subsidiárias da WAE, mas o interesse nas linhas da Standard continuava.

Mas em 1928 foi fundada a Transcontinental Air Transport (T.A.T.) que combinava serviço aéreo com ferroviário para o transporte de passageiros e malas postais, suas rotas ligavam Los Angeles à cidade de Nova York e logo atraíram o interesse da Western.

Em abril de 1930 a Western obtém a Standard e suas linhas transformando-a em sua subsidiária, e em julho ocorre a fusão da T.A.T. com a Western mudando o nome da empresa para Transcontinental & Western Air (T.W.A.) se tornando numa das maiores companhias aéreas de rota doméstica dos Estados Unidos.

Além da TWA outras empresas cresceram sob a sombra das linhas do antigo Serviço do Correio Aéreo, foram elas a United Airlines, Inc. (1926), American Airlines, Inc. (1926) e a Eastern Air Lines surgiu em 1930 em decorrência da fusão das empresas Florida Airways (1926) e Pitcairn Aviation (1928). Essas empresas ficaram conhecidas como as quatro grandes companhias dos Estados Unidos.

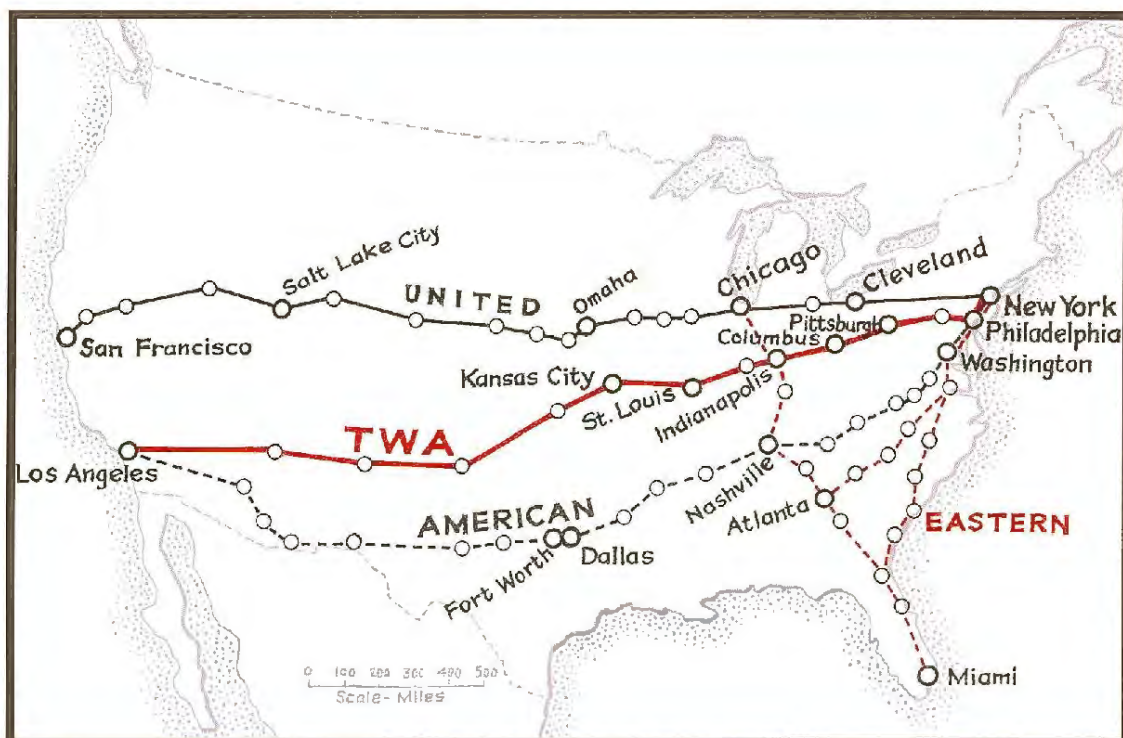
FIGURA 2 – AS QUATRO GRANDES COMPANHIAS AÉREAS DOS EUA



Fonte: STERLING, Cristopher; MANDEVILLE, Jackie-Scott. **Airlines: Charting Air Transport History with R.E.G. Davies.** Paladwr Press, 2016, Edição do Kindle posição 2622.

A árvore genealógica representada pela FIGURA 2 demonstra claramente a rapidez com que as companhias aéreas cresceram devido ao subsídio do correio aéreo e dominaram o setor das linhas domésticas eliminando as pequenas empresas e transformando-as em subsidiárias, em apenas cinco anos as companhias aéreas haviam transportado 385.910 passageiros<sup>14</sup>. As principais cidades dos Estados Unidos estavam ligadas por uma rede de rotas aéreas que funcionam até hoje.

FIGURA 3 - AS QUATRO GRANDES E SUAS PRINCIPAIS ROTAS AÉREAS EM 1930



Fonte: DAVIES, R.E.G. **TWA**: an airline and its aircraft. Virginia: Paladwr Press, 2000, pp.30.

Mesmo sem a representação da ramificação das empresas subsidiárias na FIGURA 3 é nítida a importância que as quatro grandes empresas tiveram para o setor aéreo dos Estados Unidos na questão de integração nacional, pois em 1930 as principais cidades do país já estavam ligadas por uma extensa rede de rotas aéreas que funcionam até hoje.

Porém, nem todas as companhias foram bem sucedidas na empreitada pelo correio aéreo doméstico e uma forma de contornar a situação era explorar as rotas internacionais, como foi o caso da Colonial Air Transport fundada em 1926, pelo jovem e rico entusiasta da aviação Juan Trippe e John Hambleton,

<sup>14</sup> CROUCH, op cit., 2008, pp. 297.

conseguindo o primeiro contrato de para transportar malas postais entre Nova York e Boston.

A intenção era transformar a companhia em uma linha aérea internacional e doméstica, e para tanto era necessário o amigo de infância de Hambleton, David Bruce, que se casou com um membro da família da Secretária do Tesouro, Andrew W. Mellon. Por intercessão de Bruce, Mellon facilitou as apresentações a todos, desde o Secretário de Comércio Hoover ao Secretário de Estado Frank Kellogg e ao presidente<sup>15</sup>. Bruce organizou um encontro entre Trippe e o General W. Irving Glover em que foi relatado o interesse em reativar a rota do correio aéreo que ligava Key West a Havana.

Em uma carta enviada a Hambleton em 2 de dezembro de 1926, Trippe relata que persuadiu os Srs. Weicker, Rockefeller, Whitney, Fairchild, Richard Hoyt e outros a investir na companhia com a promessa de daqui cinco anos devolver dez dólares a cada dólar investido, ou —~~est~~urar” na tentativa<sup>16</sup>. Trippe continuou cultivando conexões que ajudariam no futuro desenvolvimento da Pan American Airways.

A Pan American Airways não foi uma empresa criada por Juan Trippe, mas sim por oficiais americanos nos anos 20. O historiador Mark Cotta Vaz apresenta o Major Hap Arnold como um dos fundadores da companhia. Major Arnold era oficial de informação do Serviço Aéreo do Exército em Washington e era responsável sobre os relatórios sobre a empresa aérea Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos<sup>17</sup> (SCADTA), ficando perturbado com a estratégia de expansão do correio aéreo e do serviço de passageiros em toda a América do Sul, Cuba e nos Estados Unidos a ser realizados pela companhia, pois ela possuía seus próprios correios, definia suas próprias taxas de correio, embolsava todas as receitas de selos de correio aéreo e estava garantindo concessões de monopólio com outros países latinos.

Arnold se encontrou com o General Harry New e perguntou se era obrigado a conceder à SCADTA um contrato de correio aéreo com os Estados

---

<sup>15</sup> VAZ, Mark Cotta. **Pan Am at War**: How the Airline Secretly Helped America Fight World War II. Skyhorse. Edição do Kindle. 2019, pp. 36.

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Fundada em 1919 a Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) era uma empresa de capital misto colombiana e alemã.

Unidos. New Ihe respondeu que um contrato teria que ser concedido, a menos que outra companhia pudesse realizar o serviço.

Arnold dirigiu-se ao seu escritório, tirou um mapa e começou a esboçar uma rota aérea para uma companhia aérea verdadeiramente —pan— americana. Com os aviões de alcance limitado, ele teve que considerar a geografia. A porta de entrada mais desejável para a América Central era o Mar do Caribe. Arnold imaginou voar do extremo oeste de Cuba para a Península de Yucatán, para a Guatemala, Honduras Britânica, Nicarágua e para a Zona do Canal e Panamá<sup>18</sup>.

O major Arnold em conjunto com o major Carl Spaatz, o major Jack Jouett e o ex-oficial da marinha John Montgomery fundaram a Pan Am em 14 de março de 1927 para concorrer no correio aéreo e eliminar a presença da empresa alemã nos Estados Unidos. Ela então participou da concessão da linha de correio aéreo que ligaria a Key West a Havana, a empresa venceu, porém ela não tinha aviões.

A empresa de Trippe estava concorrendo, mas sabendo das condições da Pan Am propôs uma fusão a Arnold caso a empresa conseguisse a linha, a proposta não foi aceita inicialmente. E nesse meio tempo Trippe mesmo sabendo que talvez não obtivesse a rota alugou um aeroporto em Havana para seu uso exclusivo. A Pan Am conseguiu o contrato em 26 de junho de 1927, mas tinha até o dia 19 de outubro para começar a operar e sem aviões e aeroporto para estabelecer uma base seria difícil para a empresa honrar o contrato. Devido a isso Arnold concordou em fundir a sua empresa com a de Trippe<sup>19</sup>.

Trippe expandiu as rotas internacionais, e em 1928 a Pan American Airways foi oficialmente adotada como uma holding, agora podendo concorrer com a SCADTA pelo espaço aéreo comercial Latino Americano ao investir em subsidiárias a partir dos anos 30.

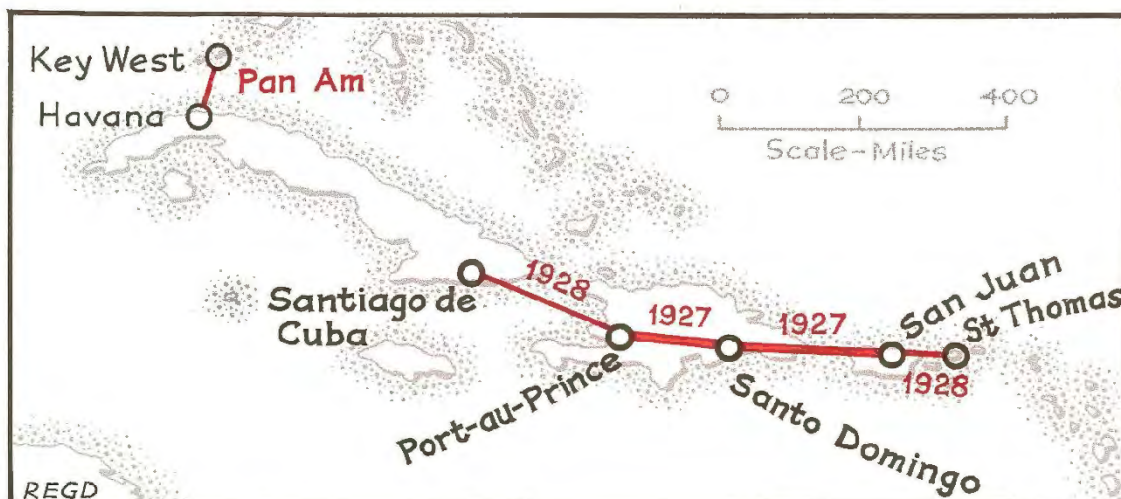
---

<sup>18</sup> Texto original: —Arnold headed to his office, took out a map, and began sketching an air route for a truly —panll American airline. With planes limited in range, he had to consider geography. The most desirable gateway into Central America was the Caribbean Sea. Arnold envisioned flying from the western end of Cuba to the Yucatan Peninsula, down to Guatemala, British Honduras, Nicaragua, and to the Canal Zone and Panama—. In: VAZ, Mark Cotta. Op cit. 2019, pp. 38

<sup>19</sup> Ibidem. pp. 69



FIGURA 4 – AS ROTAS AÉREAS DA PAN AM



Fonte: DAVIES, R.E.G. **Pan Am**: an airline and its aircraft. Virginia: Paladwr Press, 1987, pp.08.

As principais rotas da Pan Am estão representadas na FIGURA 4, a empresa passou a investir no transporte de mala postal internacional e as rotas para Cuba serviram de um treinamento para as viagens de passageiros entre os Estados Unidos e os países latino americanos.

Um elemento interessante referente à rota de Havana é o fato que de desde 1920 vigorava a Lei Seca nos EUA, no qual era considerado que parte dos problemas relacionados à pobreza e violência era em decorrência do consumo de bebidas alcoólicas se tornando proibidos a fabricação, comércio, transporte, exportação e importação. E desde 1927 havia uma relativa demanda de passageiros para Havana, o preço do voo de ida era de \$50,00 dólares por passageiros com uma bagagem de até 30 libras<sup>20</sup>, de acordo com o material promocional da Pan Am de 1928<sup>21</sup>. Nele a viagem é vendida como confortável, levando até oito passageiros, com o mínimo de demora nas formalidades aduaneiras. A programação diária era: partida de Key West – 08.00 AM com chegada a Havana -09.15 AM e partida de Havana – 03.45 PM com chegada a Key West – 05.15 PM.

<sup>20</sup> 1 libra equivale a 0.45 kg, desse modo 30 libras é aproximadamente 13,6 kg.

<sup>21</sup> Material promocional: **The air-way to Havana**, da Pan American Airways, 1928. Disponível em: <https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/366/rec/2>

FIGURA 5 - THE AIR-WAY TO HAVANA - 1928



Fonte: Material promocional: **The air-way to Havana**, da Pan American Airways, 1928.  
Disponível em:  
<https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/366/rec/2>

Algo interessante de notarmos na FIGURA 5 é a relação criada entre o texto interno e a imagem externa, uma vez que o texto relembra como eram as viagens em um navio a vapor e a agitação do mar devido a Corrente do Golfo, lembrando aos passageiros que olhavam as gaivotas e desejavam por uma viagem rápida e suave, mas estavam presos ao balançar do mar. A imagem da frente nos conta essa história, porém de outra forma na parte inferior temos um navio a vapor representando como eram as viagens no passado, enquanto no primeiro plano existe a presença do focker tri-motor da Pan Am que representaria uma gaivota com seu voo rápido e suave rumo ao futuro, e ao fundo temos uma mapa com a rota da viagem com as palmeiras representando o destino tropical.

Ainda em 1928, Trippe tinha a intenção de criar uma rota de correio aéreo que ligasse os Estados Unidos à América do Sul, sendo a rota mais prática no momento a costa oeste. Porém, a empresa de produtos químicos



Grace Corporation tinha interesses nas regiões do Panamá a Santiago, mesmo com a sua sede nos Estados Unidos e empresa de origem peruana ainda mantinha uma forte esfera de influência na região<sup>22</sup>.

Para poder requisitar o direito de operar linhas aéreas no Peru e no Chile, Trippe fundou a Chilean Airways e adquiriu metade da Peruvian Airway o que forçou uma cooperação por parte da Grace Corporation nos assuntos aéreos, culminando na criação da Pan American-Grace Airways (Panagra) por meio da fusão das duas companhias aéreas.

Em março de 1928, foram anunciadas licitações para seis rotas de correio aéreo que abrangiam o Caribe e a América do Sul. A recém criada Panagra participou das licitações e venceu todas, os contratos das rotas aéreas eram de Key West-Cristóbal via Zona do Canal do Panamá; e Brownsville, Texas, para a Cidade do México; uma triangulação entre Cuba, México, Honduras Britânicas, Nicarágua e Costa Rica; e de Paramaribo, na Guiana Holandesa, a Santos no Brasil.

O monopólio das rotas aéreas recém adquiridas por Trippe chamou a atenção do Secretário de Comércio dos EUA Herbert Clark Hoover que numa conversa em particular com Trippe lhe assegurou que havia interesse em se explorar novos mercados aos produtos estadunidenses, e o serviço de correio aéreo se encaixava perfeitamente nos esforços para aumentar o comércio.

Hoover acreditava que uma companhia aérea poderia ser um instrumento de expansão do comércio dos EUA na América do Sul, mas ele queria uma "Empresa Comunitária", operando como uma empresa de utilidade pública, não uma companhia aérea governamental. Trippe também concluiu que uma companhia aérea deve operar como uma empresa de serviços públicos regulamentada pelo governo, atendendo rotas não lucrativas e populares, mantendo os preços baixos e mantendo-se em operação em todas as condições econômicas.<sup>23</sup>

A proposta de expandir o mercado americano à América do Sul correspondia aos interesses comerciais de Trippe, que passou a investir nas

<sup>22</sup> DAVIES, R.E.G. **Pan Am**: an airline and its aircraft. Virginia: Paladwr Press, 1987, pp.14.

<sup>23</sup> Texto original: "Hoover believed an airline could be an instrument of U.S. trade expansion into South America, but he wanted a —Community Company, ll operating like a public utility, not a government airline. Trippe had similarly concluded an airline had to operate like a government-regulated public utility, servicing unprofitable routes as well as popular ones, keeping prices down, and staying in business through all economic conditions." In: VAZ, Mark Cotta. Op cit. 2019, pp.71

subsidiárias da Pan Am e no desenvolvimento de rotas aéreas que interligam todo o continente.

Em 02 de janeiro de 1929 é anunciada para licitação pelo governo dos EUA a rota de correio aéreo que ligava a cidade de Brownsville, no Texas, a Cidade do México e a Pan Am obtém o direito de explorar a linha. E no dia 23 do mesmo mês a Trippe comprou todas as ações Compañía Mexicana de Aviación (C.M.A.) transformando-a em sua subsidiária no México.

FIGURA 6 – ROTAS DA PAN AM NA AMÉRICA LATINA EM 1929



Fonte: DAVIES, R.E.G. **Pan Am**: an airline and its aircraft. Virginia: Paladwr Press, 1987, pp.14.

A FIGURA 6 nos mostra que a aquisição da C.M.A. e das rotas da Panagra não só ligava os EUA aos seus vizinhos latinos, mas também abriu novas possibilidades comerciais e de expansão a Pan Am como também o de consolidar um sistema de rotas aéreas por toda América Latina.

A quebra da bolsa em 1929 impactou relativamente o setor aéreo estadunidense, pois ele contava com o subsídio governamental proveniente do correio aéreo. Em 1931 se iniciou uma investigação acerca do pagamento da mala postal doméstica e concluiu-se que as grandes empresas aéreas realizavam uma espécie de proteção corporativa no qual elas garantiam e até dividiam as rotas mais rentáveis do correio, excluindo as pequenas empresas. Essa investigação ficou conhecida como o —Escândalo do Correio Aéreo”<sup>24</sup> atingindo as quatro grandes companhias, pois elas eram as detentoras das maiores linhas domésticas.

Em 1934, o presidente Roosevelt emitiu a Ordem Executiva 6591<sup>25</sup>, na qual cancelou todas as concessões de correio aéreo doméstico passando a responsabilidade ao Exército, mas desde 1925 o serviço postal aéreo não era realizado pelas forças armadas que não estavam familiarizadas com as rotas aéreas, ocorrendo três acidentes logo no início das operações devido ao mau tempo. Mesmo com o tempo um pouco melhor de 12 de março de 1934 até o dia 1º de abril, 12 aviões haviam caído e 66 haviam realizados pousos forçados<sup>26</sup>.

Os acidentes ocorreram devido à diferença entre o treinamento de pilotos civis e militares e a não familiarização do uso de equipamentos nos voos noturnos comerciais. Enquanto os pilotos do exército treinavam manobras aéreas e voos em formação, os pilotos comerciais eram acostumados às rotas independente da situação climática, já estavam habituados aos procedimentos de aproximação por instrumentos e aos voos noturnos. Além disso, as aeronaves comerciais eram mais novas e maiores, pois transportavam passageiros e a carga postal.

O subsídio que envolvia as rotas internacionais não foi afetado, ou seja, a Pan Am não sofreu com o corte de subsídios e pode continuar a expansão de suas rotas aéreas pela América Latina. Já as companhias domésticas como a TWA demitiram empregados e diminuíram as rotas de passageiros.

<sup>24</sup> CROUCH, Tom. op. cit., 2008, pp. 300.

<sup>25</sup> Ordem Executiva 6591 de 1934. Disponível em: <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/executive-order-6591-directing-the-army-fly-the-mail> Acesso em:

<sup>26</sup> CROUCH, Tom. op. cit., 2008, pp. 301.

Em 1934 é criado o Air Mail Act onde o Departamento de Comércio detinha a autoridade em questões de infraestrutura e segurança, ficando os Correios na responsabilidade de criar e distribuir rotas de serviço postal. Porém, as companhias aéreas começaram a ter dificuldades em manter as rotas domésticas, o investimento privado no setor aéreo diminuiu e os acidentes se tornaram comuns devido à falta de melhorias que envolviam as comunicações terra-ar e controle de Tráfego Aéreo.

Fica clara a administração Roosevelt que a aviação civil não poderia ser regulada pelo Departamento do Comércio e Correios. Em 1938 é criado o Civil Aeronautics Act substituindo o Bureau of Air Commerce pela agência independente Civil Aeronautics Authority regulamentando todo o setor aéreo estadunidense. No ano de 1940 o Civil Aeronautics Authority é dividido ao meio criando a Civil Aviation Administration (CAA) responsável por controlar o tráfego aéreo, licenciamento e registro de aeronaves e desenvolver as rotas aéreas domésticas. A sua contra parte é a Civil Aeronautics Boards (CAB) responsável por estabelecer regras de segurança, investigar acidentes e controlar as tarifas aéreas<sup>27</sup>. Enfim, as regras do setor aéreo estadunidense foram estabelecidas permitindo o fortalecimento da expansão e domínio das rotas aéreas internacionais.

## 1.2 A PRESENÇA ALEMÃ NOS CÉUS BRASILEIROS

A Primeira Guerra na Europa ocasionou um maior investimento em pesquisas que envolviam a engenharia aeronáutica, as empresas alemãs Fokker e Zeppelin investiram no desenvolvimento em teorias de aerodinâmica que aumentassem o desempenho das aeronaves. É nesse ambiente de estudos e experimentações que no ano de 1916 a Junker produz o J4 um biplano inteiramente de duralumínio, um metal mais resistente aos tiros e mais leve que o ferro. Em 1917 as autoridades militares alemãs forçam a Junker a se unir a Fokker, dessa união foi desenvolvida uma asa espessa que suportava a estrutura cantilever.

---

<sup>27</sup> CROUCH, Tom. op. cit., 2008, pp. 304.

Em 1918 as empresas alemãs Dornier e Zeppelin produziram o caça D1, uma aeronave que tinha sua estrutura em duralumínio e parcialmente coberto com tecido.

O final da guerra e as imposições do Tratado de Versalhes<sup>28</sup> proibia o governo alemão de possuir e desenvolver uma força aérea, foi autorizado ter somente 100 hidroaviões para as operações de remoção de minas, e 145 aeronaves de origem militar iriam para a aviação civil<sup>29</sup>. Algumas empresas para sobreviverem no mercado só mantiveram os escritórios administrativos na alemã e mudaram as fábricas para outros países, a Junker passou a fabricar em Fli, próxima a Moscou, e a Dornier mudou suas instalações para a Itália.

A proibição de produção de aeronaves militares impulsionou a evolução de pesquisas sobre aerodinâmica e na construção de estruturas auto sustentáveis voltados ao uso civil, porém por não poder produzir motores as empresas dependiam das fábricas americanas. As restrições impulsionaram investimentos no setor, pois comprar uma passagem aérea era visto como um —atopatriótico”, e também, uma forma de confrontar as proibições de Versalhes e de incentivar as empresas aéreas<sup>30</sup>.

A América se tornou em um desafio às empresas alemãs, mas a presença de imigrantes explica em parte o motivo pelo qual houve uma recepção mais simpática em relação ao desenvolvimento de companhias aéreas. Em 1919 foi fundada a primeira empresa de capital misto colombiano e alemão surgindo a Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), composta em sua maioria de técnicos e pilotos alemães<sup>31</sup>.

E em 1924 a empresa Deutsche Aero Lloyd A.G. e a SCADTA firmam uma sociedade de estudos e comércio experimental criando a companhia aérea Condor Syndikat destinada a promover a venda de aviões e materiais. Também havia o interesse das companhias aéreas em explorar o mercado latino americano.

---

<sup>28</sup> FAY, Claudia Musa. **Crise nas Alturas**: a questão da aviação civil (1927-1975). Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013, pp.24.

<sup>29</sup> DIENEL, Liudger; SCHIEFELBUSCH, Martin. German Commercial Air Transport until 1945. In: **Revue belge de philologie et d'histoire**, tome 78, fasc. 3-4, 2000. pp. 953.

<sup>30</sup> Idem.

<sup>31</sup> PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa, 1986, pp. 21-22.

A SCADTA estava interessada em explorar linhas aéreas internacionais ligando a Colômbia a países da América Central e aos Estados Unidos. Por sua vez o Deutsche Aero Lloyd pensava no estabelecimento de uma base para o futuro serviço transatlântico para a América do Sul.<sup>32</sup>

Em 1925 a Condor Syndikat e a SCADTA utilizando os modernos Dornier Wals, o Pacífico e o Atlântico realizaram a rota Barranquilla-Havana, as companhias sabiam que não existiam equipamentos e instalações terrestres que auxiliassem a navegação aérea. O voo foi um sucesso de planejamento e organização, ele serviu de demonstração aos governos americanos que os equipamentos alemães eram seguros e estavam na vanguarda da aviação.

O voo serviu de alerta aos EUA e iniciou a disputa pelo correio aéreo que ligaria o país com o Caribe e América do Sul, e como visto anteriormente a Pan Am foi bem sucedida em adquirir as rotas latinas.

No ano de 1926 a Condor Syndikat e outras empresas aéreas alemãs foram encampadas pelo governo alemão fundando a Deutsche Lufthansa A.G., que ficou conhecida comercialmente como Lufthansa. A SCADTA e a Condor se mantiveram como empresas subsidiárias na América Latina.

No Brasil o setor aéreo se inicia em 1927 por meio da Condor Syndikat sua rota inicial ligava Rio de Janeiro a Porto Alegre, com escalas em Laguna, Florianópolis, São Francisco, Paranaguá e Santos, o trajeto era realizado pelo Dornier Wall Atlântico.

O voo inaugural aconteceu em 03 de fevereiro saindo da cidade de Rio Grande em direção a Porto Alegre que ficou conhecida como Linha da Lagoa, pois a rota era sobre a Lagoa dos Patos, foram transportados 162 kg de correspondência postal e 3 passageiros. Esse é considerado o voo inaugural da Aviação Comercial no Brasil, e foi realizado por uma companhia estrangeira.

Em dezembro de 1927 a companhia obtém o registro como empresa aérea brasileira e passa a se chamar Sindicato Condor LTDA, ela se torna subsidiária da Lufthansa no Brasil.

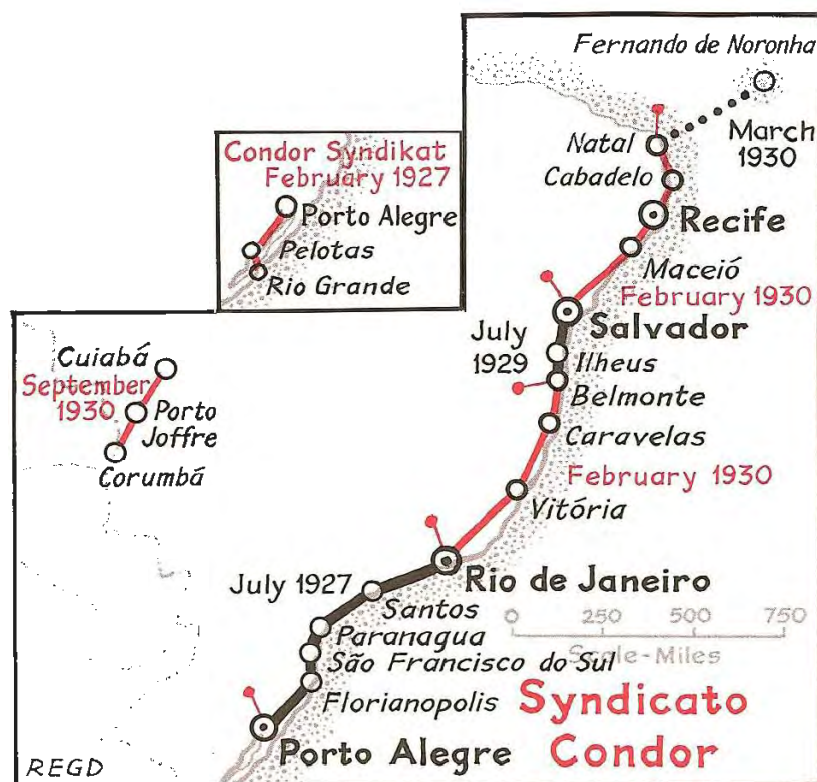
No ano de 1928 ela já ligava Natal a Porto Alegre e a viagem durava três dias. Em 1930 Sindicato Condor operava por toda a rota costeira brasileira, de Porto Alegre a Natal, e iniciava o processo de interiorização das rotas aéreas ao iniciar a linha Corumbá-Cuiabá, posteriormente a linha foi

---

<sup>32</sup> Ibidem, pp. 22.

estendida a São Paulo. A frota da companhia era composta por Junkers-F 13, alguns Junkers-W 34s e Dornier Wals nas linhas litorâneas.

FIGURA 7 – ROTAS DA SYNDICATO CONDOR 1927-1930



Fonte: DAVIES, R.E.G. **Lufthansa**: an airline and its aircraft. Rockville: Paladwr Press, 1991, pp.32.

A Condor se tornava em uma companhia importante para a indústria alemã, para a Lufthansa e principalmente para o Brasil, pois como é apresentado na FIGURA 7 as rotas aéreas da companhia começavam a realizar uma maior integração nacional visto que em apenas 3 anos a empresa já demonstrava que iria dominar os céus brasileiros na década de 30.

Ainda em 1930 a Lufthansa preparava-se para realizar o correio aéreo Alemanha-Brasil concorrendo pelo espaço que até então era da empresa francesa Aéropostale que ligava Europa e América Latina. A mala postal vinha da França até a cidade de Natal de navio e era distribuída de avião saindo de Natal para Santiago, Recife, Maceió, Salvador, Caravelas, vitória, Rio de Janeiro, Santos, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas, Montevideu, Buenos Aires e Mendoza <sup>33</sup>.

<sup>33</sup> PEREIRA, Aldo. op. cit. 1986, pp.116

Além da Condor, no ano de 1927 passou a operar no Rio Grande do Sul a empresa Viação Aérea Rio Grandense (VARIG) fundada pelo alemão Otto Meyer que queria construir uma empresa independente das companhias aéreas alemãs. Ela obteve o direito das rotas que ligavam Porto Alegre a Florianópolis, mas sua atuação era somente no Rio Grande do Sul e suas rotas só serão estendidas para o resto do Brasil no pós-segunda guerra.

Havia também a francesa Latécoère que em 1924 pediu ao governo brasileiro a permissão para que a sua linha postal passasse pelo país, pois a linha começa em Toulouse, na França, e terminava em Buenos Aires, na Argentina. Enquanto não recebia a concessão das rotas, a companhia —apresentou ao Governo Brasileiro um estudo de viabilidade econômica, juntamente com o projeto operacional. Solicitava, também, uma subvenção por quilômetro percorrido no empreendimento”<sup>34</sup>.

O governo federal rejeitou a proposta da Latécoère, contudo a companhia não desistiu da rota e em 1926 apresentou outro pedido solicitando apenas o direito de passagem de suas aeronaves pelo território brasileiro que foi aceito.

E no início de 1927 a companhia consegue o direito de operar tráfego aéreo em território nacional. Três meses depois a Latécoère muda de nome para Compagnie Générale Aéropostale e passa a operar em 1928 a linha Paris-Buenos Aires, que contava com um voo semanal Natal-Buenos Aires.

Em 1929 a linha foi estendida até o Chile, e no ano seguinte a companhia bateu o recorde de distância e tempo em hidroavião, foram dois dias de Toulouse até o Brasil, atravessando o oceano atlântico em vinte e uma horas, depois três dias e meio até a Argentina e mais vinte e quatro horas até chegar à capital chilena<sup>35</sup>.

Além da companhia francesa e alemã, havia uma estadunidense: a New York, Rio & Buenos Aires Line Inc. (NYRBA) uma pequena empresa aérea criada em 1929, e que como a Pan Am começou a concorrer pelos contratos de correio aéreo internacional. No mesmo ano de sua criação a NYRBA obteve o direito de operar o correio aéreo que ligava os EUA ao Brasil, e para poder

---

<sup>34</sup> INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira Volume 2**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. pp. 214

<sup>35</sup> Ibidem, pp. 223.



operar e território nacional é criada a subsidiária Nyrba do Brasil S/A<sup>36</sup> em 1930.

A rota da companhia era extensa partindo de Miami até Buenos Aires, com a possibilidade de avançar com as linhas para o interior do continente, pois os seus principais voos seguiam a costa litorânea. Para manter baixos os custos da linha a empresa dependia dos subsídios do correio americano, porém o fundador da NYRBA Ralph O'Neil não atraiu tanta atenção dos homens do governo estadunidense como Trippe havia feito com a Pan Am.

Sem os subsídios dos correios, se tornou difícil para a NYRBA sobreviver às consequências da crise de 1929. A companhia passou a acumular prejuízos, e em agosto de 1930 iniciou-se o processo de fusão da NYRBA com a Pan Am que passou a controlar com exclusividade o transporte de correio aéreo pela América do Sul. Um mês após o processo de fusão a Nyrba do Brasil S/A troca de nome para Panair do Brasil S/A se tornando na subsidiária da Pan Am no Brasil.

A presença da empresa francesa e estadunidense não representava um perigo aos interesses da Sindicato Condor, pois a alemã realizava voos por todo o Brasil realizando o transporte de passageiros e de mala postal, a Varig havia ficado restrita aos voos no Rio Grande do Sul. A aviação comercial brasileira iniciou a década de 30 sob a influência alemã.

A aviação brasileira passa a se desenvolver rapidamente a partir dos anos 30, o 2º Tenente Aviador Alberto Martins Torres<sup>37</sup> chama essa fase do desenvolvimento aeronáutico de romântica, a fase heroica da aviação havia ficado para trás junto com a Primeira Guerra. Mas para voar no Brasil desse período será necessária muita coragem, o Tenente Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira apresenta que a situação fora do avião era primitiva,

o rádio não chegará. As comunicações se arrastavam. O controle aéreo era um sonho. A orientação eletrônica uma quimera. Podia-se recordar, com inveja, os velhos tempos das velhas civilizações dos incas, dos astecas, dos romanos, com seus sistemas de sinais

---

<sup>36</sup> <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19079-24-janeiro-1930-530459-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>37</sup> TORRES, Alberto Martins. **Overnight Tapachula**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985, pp. 15-16.

visuais distribuídos ao longo das grandes distâncias para transmissão rápida de mensagens<sup>38</sup>.

O terceiro volume da História Geral da Aeronáutica<sup>39</sup> relata brevemente o primitivismo do setor aeronáutico brasileiro em relação a precariedade da comunicação via rádio do controle de tráfego aéreo com as aeronaves e das previsões meteorológicas, principalmente se formos comparar com os avanços da aviação estadunidense.

É importante trazer para debate o papel do presidente Getúlio Vargas no desenvolvimento da aviação civil brasileira na década de 30 e o uso político que ele fez do setor. Foi durante o Estado Novo de Vargas que as principais instituições da aviação foram criadas e aplicadas facilitando a integração nacional, comunicação, comércio e a defesa do território nacional.

A primeira ação de Vargas referente ao setor se inicia em 1930 durante o governo provisório no qual foi criada a —Comissão Legislativa, cuja função era rever todos os Códigos em vigor e a sua legislação complementar”<sup>40</sup>. E entre 1933 e 1934 é elaborado um código para a navegação aérea enviado ao Congresso em 1935, onde é discutido e enviado para a Câmara e fica em debate por mais dois anos. —Eàs vésperas da instalação do Estado Novo, mais precisamente em 20 de outubro de 1937, a Comissão Especial ainda debatia a conceituação de aeronave”<sup>41</sup>.

Enfim, o primeiro Código Brasileiro do Ar<sup>42</sup> (CBA) é promulgado em 8 de Junho de 1938, considerado pelos técnicos brasileiros em aviação civil um texto —imperfeito, contraditório e alheio aos atuais problemas da Aviação Civil”<sup>43</sup>.

Para um Código que esteve em estudos por oito anos, de 1930 a 1938, ele nasceu velho, pois as condições de quando começou a ser elaborado, praticamente sem aviação comercial brasileira, haviam mudado substancialmente em 1938, quando as empresas serviam

<sup>38</sup> SIQUEIRA, Deoclécio Lima. **Fronteiras**. A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1987. pp. 50.

<sup>39</sup> INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira Volume 3**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991, pp. 160.

<sup>40</sup> INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. op.cit, 1990 pp. 177.

<sup>41</sup> Ibidem, pp. 450.

<sup>42</sup> O Decreto-Lei Nº 483, de 8 de Junho de 1938, continuou válido após a criação do Ministério da Aeronáutica.

<sup>43</sup> INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, op.cit. 1990, pp. 451.

todo o país. Daí ter ficado obsoleto, já no início do Ministério da Aeronáutica<sup>44</sup>.

Enquanto o CBA era discutido, Vargas iniciou a construção de uma mentalidade aeronáutica no país, através da criação e organização do Departamento de Aviação Civil (DAC) em 22 de abril de 1931 pelo Decreto nº 19.902, subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas. Era de responsabilidade do DAC os assuntos de desenvolvimento e regulamentação da aeronáutica civil, os seus serviços distribuídos em três divisões: administrativo, operacional e de tráfego.

A existência de um órgão regulador auxiliava no controle e organização do espaço aéreo brasileiro, mas ainda não havia uma legislação nacional que regulamentasse de forma eficiente a aviação civil levaria ainda sete anos para a conclusão do CBA. Por enquanto, o estado brasileiro seguiria as recomendações das convenções internacionais de aviação civil.

As aviações militares seguiam uma organização diferente da civil. É considerada a primeira escola militar de aviação do país a Aviação Naval Brasileira criada em agosto de 1916, já Aviação do Exército teve seu princípio em 1914 passando a funcionar efetivamente somente em julho de 1919 sob a orientação técnica da Missão Militar Francesa.

No Brasil elas se mantiveram separadas e com funções de proteger o território nacional, porém havia a necessidade de melhor integrar a nação brasileira e como resposta em 1931 é efetivada o Correio Aéreo Militar (CAM) devendo prestar contas também a Diretoria Geral dos Correios. A Marinha no ano de 1934 iniciou um debate acerca da organização do Correio Aéreo Naval, inaugurado em 1935 funcionando até 1940, suas rotas correspondiam somente à região litorânea, ficando o interior do país a cargo do CAM que desde 1931 até 1940 foi um dos principais meios de comunicação, pois permitia que lugares de difícil acesso fossem interligados por via aérea e se sentissem pertencentes a um projeto de nação.

---

<sup>44</sup> Idem pp. 451.

FIGURA 8 - INTEGRAÇÃO NACIONAL PELO CAM 1931-1940



Fonte: DAVIES, R.E.G. **Transbrasil: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1997, pp.14.

A extensão do raio de atuação do CAM como é apresentado pela FIGURA 8 demonstra o sucesso obtido em 9 anos no processo de integração nacional, sendo de suma importância a prolongação de rotas ao interior do país, os principais pontos do país estavam interligados a uma rede invisível que era de rápido e fácil acesso pelo governo central<sup>45</sup>.

Getúlio Vargas gostava de ser visto como um homem da aviação e considerado pela mídia da época como o —ango da aviação” por apoiar diretamente os avanços no setor aeronáutico, mas também o utilizava como

<sup>45</sup> FRAGA, André Barbosa. **O Brasil tem asas: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas**. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017, pp. 36.

sua propaganda política. O historiador André Fraga apresenta que a combinação da imagem da Vargas com o avião servia para

fortalecer as qualidades da onipresença e da onisciência. O avião, meio de transporte mais utilizado por Vargas em suas viagens, foi entendido como estratégico ao governo na intenção de ratificar a impressão de que o chefe de Estado efetivamente possuía esses valores. A velocidade empregada pelas aeronaves concedia a quem fazia uso delas rapidez e, como consequência, a possibilidade de, em pouco tempo, deslocar-se por todas as regiões do Brasil. Nesse processo, o emprego da navegação aérea permitia ao presidente deslocar-se constantemente entre o litoral e o interior, concedendo-lhe o privilégio de ver e ser visto por todo o território nacional, bem como de se inteirar sobre as necessidades e demandas de cada cidadão<sup>46</sup>.

A propaganda varguista em volta da aviação fez crescer o número de aeroclubes durante a década de 30, pois eles eram a principal porta de entrada para o mundo da aviação civil e do volovelismo no Brasil, sendo também um dos meios incentivadores para o desenvolvimento da aviação civil no país.

As rotas internacionais que ligavam o Brasil aos Estados Unidos, e a Europa também se fortaleceram nesse momento. Em 1933 a Aéropostale e outras empresas aéreas passaram por um processo de fusão realizado pelo governo Francês criando a Air France, as linhas de transporte de mala postal retornaram em 1934 compartilhando da mesma rota que a Lufthansa no território brasileiro.

Para atender as novas rotas aéreas era necessário um mínimo de infraestrutura, e o DAC ficou responsável por requalificar os aeroportos e aeródromos terrestres. Em 1936 foi criada a Comissão Fiscal de Obras de Aeroportos que foi transformada em Divisão de Aeroportos com a função de escolher o local do campo, reconhecimento do terreno, legalização das áreas e estabelecimento de zonas de proteção, construção do campo, sinalização e balizamento<sup>47</sup>.

---

<sup>46</sup> FRAGA, André Barbosa. O “amigo da aviação”: a navegação aérea como elemento legitimador de Getúlio Vargas e do Estado Novo. In. **Anais do 2º Encontro Internacional histórias & Parcerias**. pp. 10 Disponível em: [https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1559744094\\_ARQUIVO\\_e5459fbf588d3c55a87c797fb2b5e1e3.pdf](https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1559744094_ARQUIVO_e5459fbf588d3c55a87c797fb2b5e1e3.pdf) Acessado em: 06/04/2020

<sup>47</sup> Ibidem, pp. 457.

Em 1937 devido à divisão do território brasileiro em nove regiões<sup>48</sup>, ocorreu à descentralização dos serviços da Divisão de Aeroportos para se atingir uma maior eficiência do setor aeronáutico, porém o DAC possuía recursos orçamentários limitados. Desse modo as companhias aéreas que obtiveram a concessão de linhas e aeroportos se tornaram responsáveis pela administração e manutenção, o DAC ficou responsável pela fiscalização.

As rotas e o mercado brasileiro passaram por uma disputa entre alemães e estadunidenses. A Condor interiorizou boa parte de suas linhas e expandia para a região nordestina a partir de 1936, a historiadora Claudia Musa Fay no livro *Crise nas Alturas* (2013) aponta que as pesquisas ainda não conseguiram encontrar uma justificativa econômica para a expansão das linhas da Condor entre 1935-1941 que chegou a fazer três mil milhas no interior dos estados do Maranhão, Ceará e Piauí<sup>49</sup>.

FIGURA 9 – ROTAS DA CONDOR 1930-1940



Fonte: DAVIES, R.E.G. *Lufthansa: an airline and its aircraft*. Rockville: Paladwr Press, 1991, pp.33.

A FIGURA 9 apresenta claramente a forte presença que a Condor tinha no país, se compararmos com o mapa da FIGURA 8 parte das rotas eram compartilhadas pelo CAM, desse modo ela compartilhava em parte o

<sup>48</sup> INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. op. cit. 1990, pp. 456-457.

<sup>49</sup> FAY, Claudia Musa. op. cit. 2013. pp. 29

pioneirismo de expansão do setor aéreo para o interior do país e viria representar o perigo do avanço alemão na América do Sul durante a Segunda Guerra.

A representante estadunidense também detinha extensas rotas no Brasil, compartilhando das mesmas rotas litorâneas da Condor, o principal diferencial da Panair era a sua extensão até a região norte do país adentrando o estado do Amazonas começando com a linha Belém-Manaus em 1933, ela é estendida até Porto Velho em 1936 e chega a Rio Branco em 1937. É interessante notar que essas novas rotas da Panair não são cobertas pelo CAM.

Os anos 30 foram frutíferos para o surgimento de empresas aéreas nacionais como a Viação Aérea São Paulo (VASP) e a Navegação Aérea Brasileira (NAB). A VASP foi fundada em 1933 realizando uma triangulação entre os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, os aviões que a companhia utilizava eram alemães. Já a NAB é de 1938 e iniciou o tráfego aéreo ligando o Rio de Janeiro a Minas Gerais, a partir de 1940 a companhia passou a estender as suas rotas a Bahia, Pernambuco e Paraíba.

É importante salientar que até esse momento o Brasil não possui um Ministério da Aeronáutica, ele é criado no dia 20 de janeiro de 1941 por meio do Decreto-Lei Nº 2.961 é criado o Ministério da Aeronáutica unindo os assuntos civis e militares numa mesma pasta permitindo um melhor controle e segurança do espaço aéreo e também facilita o uso e desenvolvimento de tecnologias voltadas ao setor aéreo. No que tange o setor civil a prévia organização com o DAC e CBA facilitou a sua assimilação ao Ministério, já as aviações do exército e da marinha se uniram e criaram uma força aérea denominada inicialmente como Forças Aéreas Nacionais, mas em 22 de maio ainda no mesmo ano, o nome é trocado para Força Aérea Brasileira (FAB)<sup>50</sup>

As décadas de 30 e 40 foram importantes para o desenvolvimento do setor aeronáutico brasileiro devido em parte as ações de companhias estrangeiras no país que buscavam expandir suas rotas aéreas e procuravam constituir um mercado aeronáutico para os seus produtos, que era o caso da

---

<sup>50</sup> BRASIL. Decreto-lei Nº 3.302, de 22 de maio de 1941. Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3302-22-maio-1941-413224-publicacaooriginal-1-pe.html>

venda de aeronaves e a instalação de equipamentos que facilitassem a navegação aérea como as torres de sinal de rádio.

Em comparativo com os Estados Unidos fica claro o atraso brasileiro em relação ao desenvolvimento da aviação comercial, os estadunidenses já haviam compreendido que os avanços aeronáuticos seriam importantes para o século XX, e a guerra das patentes demonstrou que era imprescindível a união entre as companhias aéreas e o governo se quisessem concorrer com as empresas européias.

A proximidade do conflito da Segunda Guerra viria demonstrar a importância que as companhias aéreas e suas rotas teriam para o conflito. A América Latina é um setor sensível para os Estados Unidos devido à presença das empresas alemãs e sua atuação sobre regiões como o Canal do Panamá e a rota do correio aéreo que ligava o Brasil à Europa.



## 2 APROXIMAÇÃO DA GUERRA E A DUALIDADE BRASILEIRA

Neste capítulo serão analisadas as relações do governo Vargas com a Alemanha e Estados Unidos, e como foi realizado o jogo de equilíbrio entre os dois países. Getúlio Vargas assumiu o controle do governo federal por meio do golpe da Revolução de 1930, e projetava o desenvolvimento de setores industriais bases para reduzir a dependência nacional de produtos do mercado exterior. Pois até o momento a economia brasileira era baseada essencialmente no setor agrário.

A estratégia de Vargas em seu projeto de nação era baseada num programa de integração nacional por meio de ações políticas e econômicas, conciliando os principais setores da sociedade brasileira por meio do programa de desenvolvimento industrial, agradando os militares, civis e a burguesia. Para os militares a instalação da indústria de base fortaleceria a economia e por consequência a segurança nacional<sup>51</sup>.

### 2.1 AS RELAÇÕES POLÍTICAS E ECONÔMICAS ENTRE BRASIL E ALEMANHA: 1933-1942

As relações entre a Alemanha e o Brasil se intensificaram principalmente pelo fato de que ambos os países tinham a necessidade de se recuperar economicamente pós-crise de 1929. No caso brasileiro havia outro condicional havia necessidade de procurar por mercados que precisassem de matérias primas. A economia brasileira ainda estava ligada ao setor agrário e o mercado interno dependia de produtos manufaturados vindos de outros países, já a Alemanha necessitava de matérias primas e mercado para os seus produtos.

Das negociações com o governo alemão, o Brasil realizava acordos de Compensação iniciados em 1934, pelos quais ficava garantida a exportação de matérias primas como algodão e café, em troca dos produtos manufaturados<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> Ibidem, p 88.

<sup>52</sup> RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. Tese (Doutorado em História), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2009, pp. 81

Mas, para não ocasionar um mal estar em relação aos Estados Unidos, foram assinados tratados de concessões tarifárias para com o comércio dos EUA.

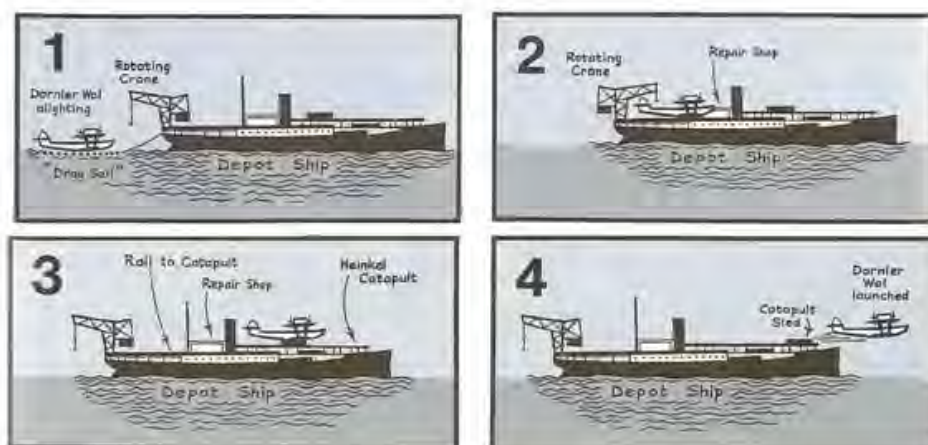
As rotas aéreas que ligavam o Brasil à Europa eram realizadas pela Aeropostale e Lufthansa, o que as diferencia é o modo da travessia. A mala postal francesa era por via aérea de Toulouse a Dakar, na África, seguiam de navio até Natal que retomava a os voos até Santiago no Chile<sup>53</sup>.

Já os voos realizados pela Lufthansa em 1930 seguiam o mesmo padrão de viagem que a da companhia francesa, mas já começavam a implantar a possibilidade de uma via aérea cruzar o Atlântico em 1934 durando apenas 4 dias. Em 1933 foi implantado o Serviço Aéreo do Atlântico Sul que ligava Berlim ao Rio de Janeiro, a proposta da rota era continuar a utilizar os aviões na travessia do Atlântico, com um diferencial haveria navios no trajeto que serviriam como base aos aviões com a função de abastecer as aeronaves e ajudá-las na decolagem.

O primeiro navio catapulta foi o mercante Westfalen alterado pela Lufthansa para receber uma catapulta de lançamento para as aeronaves, os testes iniciais aconteceram em 29 de maio de 1933, usando a catapulta pneumática Heinkel K-6 com uma força 38.000 hp, lançando a aeronave aos céus em cerca de dois segundos<sup>54</sup>.

Davies em seu livro —*Lufthansa: an airline and its aircraft*”, 1991, demonstra a sequência da retirada do hidroavião em alto mar por meio de uma grua colocando-o dentro do navio e sendo catapultado.

FIGURA 10 – NAVIO CATAPULTA DA LUFTHANSA



<sup>53</sup> PEREIRA, Aldo. op. cit. 1986, pp. 29

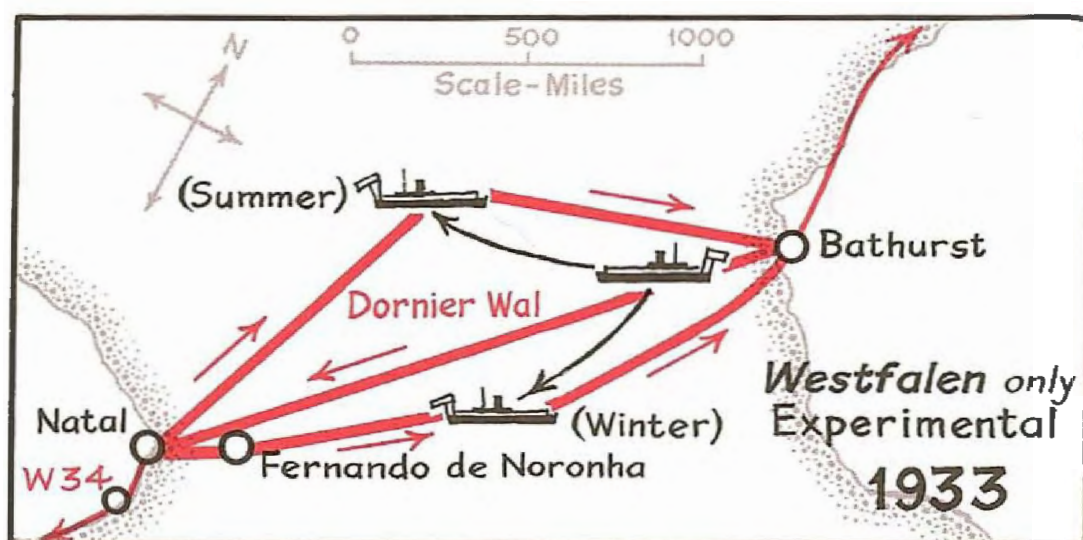
<sup>54</sup> DAVIES, R.E.G. *Lufthansa: an airline and its aircraft*. Rockville: Paladwr Press, 1991, pp.38

Fonte: DAVIES, R.E.G. **Lufthansa**: an airline and its aircraft. Rockville: Paladwr Press, 1991, p.38-39.

As principais aeronaves utilizadas eram os hidroaviões da Dornier Wal do modelo Do J. Até 1939 havia quatro navios catapulta da Lufthansa pelo Oceano Atlântico eram eles: Westfalen, Ostmark, Schwabenland e o Friesenland.

Os estudos que desenvolveram a possibilidade de se continuar a fazer a travessia aérea do Atlântico, concluíram com duas rotas que partiam do Brasil em direção à Europa, uma para o verão e outra para o inverno, que é apresentada pela figura 11.

FIGURA 11 – ROTAS TRANSATLÂNTICAS DA LUFTHANSA



Fonte: DAVIES, R.E.G. **Lufthansa**: an airline and its aircraft. Rockville: Paladwr Press, 1991, pp.38.

É importante lembrar que as condições climáticas interferem no rendimento dos voos, principalmente a direção dos ventos que influenciam diretamente na orientação e desempenho da aeronave. O vento de cauda é o favorável à aeronave aumentando a velocidade do avião, em contrapartida o vento de proa tende a ocasionar um maior arrasto à aeronave diminuindo sua velocidade.

No ano seguinte a linha Berlim-Rio durava apenas 4 dias, os hidroaviões da Dornier realizavam a travessia transatlântica, enquanto os aviões da Junker faziam a ligação terrestre.

FIGURA 12 - - ROTA BERLIM-RIO EM 1934



Fonte: DAVIES, R.E.G. **Lufthansa: an airline and its aircraft**. Rockville: Paladwr Press, 1991, pp.38

O desenvolvimento dessa linha postal era parte das relações comerciais e políticas entre Brasil e Alemanha durante a década de 30. Vargas agia de acordo com uma cordialidade sistemática nas relações comerciais. O Brasil se tornava o principal parceiro comercial do Reich na América do Sul depois de 1934, o governo brasileiro assinou importantes contratos de armamentos com a Krupp, a polícia de segurança brasileira estabelecia ligações com a Gestapo com o objetivo de coordenar medidas anticomunistas<sup>55</sup>.

A cooperação anticomunista era uma ação de comum acordo entre as polícias dos dois países. O maior sucesso dessa cooperação foi a prisão da liderança comunista no Brasil, Carlos Prestes e de sua esposa Olga Benário em 1936. Olga por ser de origem alemã foi deportada mesmo estando grávida de Prestes, em teoria ela teria o direito de permanecer no país até o nascimento da criança, mas o juiz Carlos Maximiliano do Supremo Tribunal concluiu que não se poderia ter certeza de quem era o pai de filho de Olga, alegando a possibilidade de que a criança poderia ter um pai estrangeiro em

<sup>55</sup> HILTON, Stanley E.. **Hitler's Secret War in South America, 1939-1945: German Military Espionage and Allied Counter Espionage in Brazil**. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1981. Edição do Kindle posição 318.

decorrência da inexistência de uma certidão de casamento que comprovasse a união do casal<sup>56</sup>.

Olga é deportada em 1936 e tem a filha no campo de concentração de Ravensbrück, e em 1942 ela é executada no campo de concentração de Bernburg. Já Prestes ficou no Brasil e foi condenado há dezesseis anos e seis meses, saindo da prisão por meio da anistia geral de 1945<sup>57</sup>.

Em relação aos assuntos econômicos, os acordos entre os dois países favoreciam Vargas na construção da sua política nacional desenvolvimentista, em prol da prosperidade da nação por meio do investimento em setores industriais. O setor aéreo nacional também fazia parte do grupo a ser desenvolvido, desse modo a Condor e a Lufthansa eram exemplos de empresa servindo aos interesses propagandísticos da Alemanha nazista na América do Sul.

As aproximações comerciais e políticas não passaram despercebidas por Washington que passou a se preocupar cada vez mais em relação às políticas externas do Brasil, pois em 1937 o comércio bilateral com a Alemanha havia se intensificado sendo a segunda maior parceira comercial do Brasil<sup>58</sup>

No ano de 1936, Vargas inicia negociações com a empresa de armas alemãs Krupp<sup>59</sup> para a compra de equipamentos bélicos em prol de atualizar e padronizar os armamentos do exército brasileiro. Os acordos foram firmados em 1937<sup>60</sup>, sob o comércio de compensação, mas com a eclosão de guerra em 1939 seria difícil de o governo brasileiro receber os armamentos encomendados.

Com o início da Segunda Guerra, Getúlio Vargas tenta construir uma relação de neutralidade entre EUA e o Reich, sem perder as oportunidades comerciais que poderiam advir da relação de disputa pelo Brasil. O historiador

---

<sup>56</sup> ROSE, R.S.. **Uma das coisas esquecidas**: Getúlio Vargas e o controle social no Brasil-1930-1954. Tradução: Ana de Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, pp. 145.

<sup>57</sup> Ibidem, pp. 147.

<sup>58</sup> CORSI, Francisco Luiz. Política Externa e Desenvolvimento no Estado Novo. In: **Dossiê Estado Novo**, Revista de História Locus, UFJF, v.13, n.2, 2007, pp. 252.

<sup>59</sup> RAHMEIER, Andrea Helena Petry. op. cit., 2009, pp. 84

<sup>60</sup> Idem.

Gerson Moura denomina essa política de Vargas de —~~em~~ distância pragmática”<sup>61</sup> que permanece até 1941.

Washington passa a construir uma intensa guerra de propaganda contra a Alemanha. No ano de 1941 é divulgado o —~~Nazi~~ book of world conquest” no qual o plano alemão era tratar as nações latino-americanas do mesmo modo em que os a região dos Bálcãs, e em outubro do mesmo mês Roosevelt declara dramaticamente que tinha em suas posses um mapa secreto alemão, que mostrava como Hitler planejava dividir a América Latina após conquistá-la, salientando que os meios aéreos seria uma das formas de ocupar o continente<sup>62</sup>.

### 2.1.1 Linee Aeree Transcontinentali Italiane, a amiga alemã

A principal preocupação estadunidense era a questão da região nordestina e seus aeroportos, pois eram de uma importância estratégica na conexão do tráfego aéreo entre a Europa e a América do Sul, como também serviria de ponto de observação de comboios militares no Atlântico Sul. Desse modo o serviço do correio aéreo transatlântico realizado pela Lufthansa passou a ser a ser vista com desconfiança, como também as rotas internas da Condor

As operações da LATI eram consideradas contrárias aos interesses dos Estados Unidos constituindo uma ameaça à questão da Defesa Hemisférica, pois oferecia um meio seguro para serviços de propaganda, espionagem e sabotagem facilitando a familiarização dos aeródromos brasileiros por forças aéreas inimigas e desse modo facilitar a aterrissagem de tropas na eventualidade de uma invasão aérea<sup>63</sup>.

De todo modo os estadunidenses não estavam errados em suspeitar dos italianos. O historiador Stanley Hilton em seu livro —~~Hitler's~~ Secret War in South America, 1939-1945: German Military Espionage and Allied Counterespionage in Brazil” (1981), apresenta uma rede de contato e de colaboradores ao serviço secreto alemão no Brasil. Entre eles está a jornalista brasileira Maria Teresa Cavalcanti Ellender que atuou como publicitária para a

<sup>61</sup> MOURA, Gerson. **Relações exteriores do Brasil: 1939-1950**: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial. Brasília: FUNAG, 2012, Pp 58.

<sup>62</sup> HILTON, Stanley E. op cit, 1981. Edição do Kindle posição 349.

<sup>63</sup> Ver CPDOC, GV 41.10.30/2, XXXVI-60

LATI, também era membro da Comissão Cultural Brasil-Itália e era abertamente pró-fascista<sup>64</sup>.

Em 1941 o serviço de informação do exército alemão (Abwehr) estava interessado em obter informações sobre o trânsito de aviões americanos no Nordeste, queriam ter o controle da quantidade de aviões que se localizavam na região, os modelos, os horários de pouso e decolagem, se haveria antiaérea, e outros dispositivos de combate aéreo. E solicitaram ao agente alemão Janos Salamon que investigasse o que estava acontecendo na região nordestina.

Para não atrair a atenção do serviço secreto estadunidense no Brasil, Salamon entrou em contato com Maria Teresa que se prontificou a missão. Anteriormente, a jornalista havia tentado ir aos Estados Unidos, mas seus planos fracassaram, pois a embaixada americana recusava lhe dar o visto.

Anteriormente, ela havia tentado se insinuar nos círculos aéreos americanos e "freqüentemente se tornava um incômodo para a Panair e para a Missão Aérea dos Estados Unidos", mas sem sucesso, uma vez que a embaixada estava ciente de suas simpatias pró-Eixo.<sup>65</sup>

Mas, Maria obteria sucesso com o diretor da Panair, ao conseguir uma carta de apresentação como funcionária da empresa recifense no qual pedia a permissão para inspecionar o campo de pouso da Panair para um artigo que estava escrevendo.

Em 25.10.41, a Abwehr enviou instruções a Maria:

Mary está tentando obter informações sobre planos específicos dos Estados Unidos para um transporte aéreo mais amplo [via] Brasil [para] a África. Número e tipo de aviões [devem ser relatados]. Hora de partida do avião e destino final [também deve ser observado]. Ela deve buscar contatos com pessoas que possam informá-la regularmente. <sup>66</sup>

<sup>64</sup> HILTON, Stanley E. op cit, 1981. Edição do Kindle posição 1605.

<sup>65</sup> Texto original: ~~the~~ American embassy's refusal to give her a visa. Earlier, she had tried to insinuate herself into American air circles and —frequently made herself a nuisance to the Panair and to the United States Air Mission, but without success, since the embassy was aware of her pro-Axis sympathies." IN: HILTON, Stanley E. op cit, 1981. Edição do Kindle posição 1605.

<sup>66</sup> Texto original: "(...) Mary is to attempt to gain information about specific United States plans for more extensive air transportation [via] Brazil [to] Africa. Number and type of airplanes [should be reported]. Airplane starting time and ultimate destination [should also be noted]. She is to seek connections with persons who can inform her regularly". In: HILTON, Stanley E. op cit, 1981. Edição do Kindle posição 1636.

Hilton traz que no relatório que Maria Teresa passou, ela procurou saber das dimensões exatas do aeroporto de Recife, sendo comunicado à Alemanha que o aeroporto mediria aproximadamente 1.500 por 160 metros após a conclusão, e haveria ainda dois hangares subterrâneos que estavam em construção. Na cidade de Olinda, Maria relatou que seria instalada uma bateria antiaérea, tendo sido construídos —aeródromos” em várias cidades do litoral e vários outros projetados. —A informação dela foi que 211 aviões da Boeing passaram por Natal a caminho da África "com tropas e equipamentos", provavelmente enquanto ela estava na região".<sup>67</sup>

Claramente os Estados Unidos sabiam que as ações de Maria Teresa não eram por pura curiosidade jornalística em prol da aviação, principalmente devido ao fato dela ser pró-Eixo.

Ainda no ano de 1941, as inteligências estadunidenses e britânicas desenvolveram um plano para desacreditar as ações da LATI de modo que o governo brasileiro cancelaria o direito da empresa de operar no Brasil. A linha aérea utilizada pela companhia era a mesma que a Lufthansa operava até 1940.

A embaixada americana no Brasil estava convencida de que os pilotos do LATI estavam avistando navios britânicos e repassando as informações de suas localizações aos submarinos alemães, foi planejado um esquema para destruir as boas relações que a LATI possuía dentro do governo brasileiro. Hilton esmiúça que o plano era forjar uma carta com a assinatura de um alto funcionário da LATI, nela conteria declarações depreciativas ao presidente Vargas e ao povo brasileiro.

Isso seria realizado por meio de uma carta falsa, com a assinatura de um alto funcionário da companhia aérea, que conteria declarações tão depreciativas a Vargas e ao povo brasileiro que, esperava-se que o líder brasileiro cancelaria a licença da LATI. Naturalmente, teria de ser exercido um maior cuidado para garantir que a carta fosse aceita como genuína. —Propomos transmitir ao governo brasileiro uma carta pretensamente escrita por uma autoridade na Itália a um executivo no Brasil”, dizia uma mensagem secreta enviada de Nova York ao chefe

---

<sup>67</sup> Texto original: (—...) Her information was that 211 Boeing planes passed through Natal on their way to Africa —with troops and equipment,” presumably while she was in the region”. In: HILTON, Stanley E. op cit, 1981. Edição do Kindle posição 1668.



da organização BSC<sup>68</sup> no Rio de Janeiro. “[Nosso] objetivo é comprometer os serviços aéreos transatlânticos italianos que fornecem passagem segura para agentes inimigos, documentos de inteligência e materiais estratégicos. Gostaríamos de receber detalhes e [um] espécime [de uma] carta da sede da companhia aérea LATI.”<sup>69</sup>

Os agentes da BSC deveriam roubar uma carta dos escritórios da LATI, eles conseguem pegar uma carta escrita pelo general Aurélio Liotta, presidente da empresa em Roma, dando a oportunidade de falsificar assinatura e também timbrado utilizado pela companhia.

A carta falsa datava de 30 de outubro de 1941 e era dirigida ao Comandante Vincenzo Coppola, gerente geral da LATI no Rio de Janeiro. Nessa obra-prima de falsificação, os ingleses fizeram com que Liotta agradecesse Coppola por um relatório recente sobre a situação no Brasil e depois falava sarcasticamente de Vargas e se referia a uma iminente revolução integralista. “Não há dúvida de que o gordinho [il grassoccio] está caindo nas mãos dos americanos e que somente a intervenção violenta de nossos amigos verdes [os integralistas] pode salvar a situação”, dizia a carta. “Nossos colaboradores em Berlim ... decidiram que tal intervenção deveria ocorrer o mais rápido possível.” O documento britânico prosseguia informando que recursos seriam enviados a Coppola para que ele pudesse garantir que a mudança de regime beneficiaria os interesses italianos. “E se é verdade - como você disse acertadamente - que os brasileiros são uma nação de macacos”, encerrou a carta, “não é preciso dizer que são macacos que irão servir a quem puxa a corda.”<sup>70</sup>

<sup>68</sup> BSC é a sigla para British Security Coordination que foi uma organização secreta que ficou sediada na cidade de Nova York pelo Serviço Secreto de Inteligência Britânico (MI6), ela começou atuar em maio de 1940 com a autorização do Primeiro Ministro, Winston Churchill.

<sup>69</sup> Texto original: “This would be accomplished by means of a forged letter, bearing the signature of a high officer of the airline, that would contain statements so derogatory to Vargas and the Brazilian people that, it was hoped, the Brazilian leader would cancel LATI’s license. The greatest possible care naturally would have to be exercised to make certain that the letter was accepted as genuine. —We propose to convey to the Brazilian Government a letter purporting to be written by someone in authority in Italy to an executive in Brazil, I read a secret message sent from New York to the head of the BSC63 organization in Rio de Janeiro. —[Our] purpose is to compromise the Italian transatlantic air services which provide safe passage for enemy agents, intelligence documents and strategic materials. We would welcome details and [a] specimen [of a] Head Office letter of the LATI airline. In: HILTON, Stanley E. op cit, 1981. Edição do Kindle posição 3402.

<sup>70</sup> Texto original: “(..) The false letter was dated October 30, 1941, and addressed to Commandante Vincenzo Coppola, the general manager of LATI in Rio de Janeiro. In this masterpiece of forgery, the British had Liotta thanking Coppola for a recent report on the situation in Brazil and then speaking sarcastically of Vargas and referring to an imminent Integralist revolution. —There can be no doubt that the little fat man [il grassoccio] is falling into the hands of the Americans, and that only violent intervention on the part of our green friends [the Integralists] can save the situation, I read the letter. —Our collaborators in Berlin ... have decided that such intervention should take place as soon as possible. I The British document went on to say that funds would be sent to Coppola so that he could ensure that the change of regime would benefit Italian interests. —And if it is true—as you correctly said—that the Brazilians are a nation of monkeys, I the letter closed, —it isn’t necessary to say that they are

A questão agora era pôr o plano em ação. Os agentes da BSC apresentaram uma solução para contratar um ladrão para invadir a casa de um do executivo da LATI no Brasil, Vincenzo Coppola, e que quando ele voltasse para casa percebesse que havia sido assaltado chamaria a polícia. O plano deu certo e ainda foi noticiado pelos jornais.

O agente do BSC entrou em contato com um associado brasileiro que fingiria ser o ladrão tentaria vender a —cartãa um jornalista estadunidense da Associated Press, que logo ao saber do conteúdo da carta entregou-a à embaixada americana. A BSC teve dúvidas se o plano daria certo, pois foi encaminhado ao Embaixador Caffery uma cópia em microfilme. Mas, deu certo, Caffery leu o conteúdo e em novembro de 1941, entregou a Vargas.

Entretanto, caso a carta não funcionasse ainda havia a possibilidade de negar combustíveis as aeronaves da LATI, pois as principais fontes de combustíveis para a América Latina vinham das companhias de petróleo que em sua maioria eram norte-americanas. A empresa mais importante nesse momento do setor era a Standard Oil Company pertencente à família Rockefeller.

De acordo com historiadora Claudia Musa Fay, em —*Aviação comercial na América do Sul (1920-1940)*”, (2020), o Departamento de Estado norte americano já havia pedido duas vezes para que a Standard Oil encerra se o fornecimento de combustíveis as aeronaves da LATI, que gostaria de colaborar com os anseios do Departamento, porém devido aos contratos já realizados caso rompesse a empresa teria de pagar pesadas indenizações<sup>71</sup>.

Em 7 de dezembro de 1941 os japoneses atacam a base naval de Pearl Harbor, no Havaí, consolidando a entrada dos Estados Unidos no conflito declarando guerra ao Eixo, desse modo as empresas norte-americanas deveriam parar de fornecer seus produtos às companhias consideradas inimigas. No dia 12 de dezembro de 1941, foi suspenso o fornecimento de combustível aos aviões da LATI pelas companhias americanas.

Para a cientista política Tânia Quintaneiro (2007) se inicia uma campanha de asfixia para com a LATI que deveria agir de modo rápido, ficou

---

monkeys who will serve whoever pulls the string”. In: HILTON, Stanley E. op cit, 1981. Edição do Kindle posição 3402.

<sup>71</sup> FAY, Cláudia Musa. **Aviação comercial na América do Sul (1920–1941)**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2020, pp. 83.

proibido da Standard Oil realizar entregas adicionais, mesmo em emergências e deveriam transferir os estoques da LATI que estavam em posse da petroleira, de Natal para outros pontos<sup>72</sup> considerados necessários pelos estadunidenses. Desse modo as reservas que durariam para ao menos quatro meses de operações começaram a se esgotar deixando de realizar a rota Recife-Rio, a companhia aérea teria —ameaçado apelar à polícia local para obter a posse da gasolina de aviação, legalmente pertencente a ela e estocada no armazém da *Standard Oil*<sup>73</sup>, mas a embaixada norte-americana estava segura de que a LATI não conseguiria o acesso.

O Departamento de Estado dos EUA instruiu Caffery a enfatizar sobre as operações continentais da LATI e da Condor em uma reunião com o Ministro Oswaldo Aranha pedindo para que as companhias deixassem de funcionar, devido ao fato de que —ambas as empresas atuavam como centro de operações das linhas aéreas do Eixo remanescentes na América do Sul e estavam sendo usadas para propósitos de inteligência militar e naval<sup>74</sup>.

Em 16 de dezembro chega da Europa um avião da LATI no Brasil, e no dia seguinte Caffery envia um memorando ao Dr. Maurício Nabuco, Secretário Geral do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, que havia recebido uma informação vinda de Recife no qual —informa-se que um dos pilotos da LATI declarou haver combustível suficiente para abastecer os seus aeroplanos ora no Brasil e que eles partirão para a Europa no fim desta semana<sup>75</sup>. No dia 19 novamente Caffery envia um novo memorando, mas desta vez ao Ministro Oswaldo Aranha informando que o I-ARGE da LATI partiu de Natal para a Itália, sendo uma das aeronaves que estavam em Recife<sup>76</sup>.

O último memorando referente aos aviões da LATI é de 23 de dezembro no qual Caffery informa novamente a Oswaldo Aranha que o avião da LATI que se encontrava em Recife estaria se preparando para voltar à Itália<sup>77</sup>. Os constantes avisos por parte dos americanos tinham por intenção

---

<sup>72</sup> QUINTANEIRO, Tânia. A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil. In.: **VARIA HISTÓRIA**, Belo Horizonte, vol. 23, nº 37, Jan/Jun 2007, pp.231.

<sup>73</sup> Idem.

<sup>74</sup> Ibidem, pp. 232.

<sup>75</sup> Ver CPDOC, GV 41.10.30/2, XXXVI-86-b

<sup>76</sup> Ver CPDOC, GV 41.10.30/2, XXXVI-86-c

<sup>77</sup> Ver CPDOC, GV 41.10.30/2, XXXVI-86-d

evitar que as aeronaves da LATI deixassem o Brasil, também havia o interesse de utilizá-los para patrulha aérea.

Em 24 de dezembro foi noticiado que as linhas da LATI seriam substituídas, quatro aeronaves italianas e o pessoal de operações foram obrigados a permanecer no Brasil<sup>78</sup>, encerrando as operações em 27 de dezembro de 1941<sup>79</sup>. E no dia 13 de fevereiro de 1942, através da Portaria n.º 14, o Ministério da Aeronáutica requisitou todo material aeronáutico da LATI, o governo estadunidense apresentou interesse em comprar o material da LATI e também de ficarem responsáveis pelo pessoal da companhia, contudo o governo brasileiro manteve as aeronaves e ficou responsável pela tripulação da LATI até o final da guerra.

Parte da questão das companhias do Eixo estava resolvida, faltava eliminar a Condor, contudo a eliminação da LATI representava também mais uma conquista pelo espaço aéreo brasileiro ao conseguir que a Pan Am adquirisse o direito de continuar a explorar as rotas que a companhia italiana detinha no Brasil, além disso passava a eliminar os produtos europeus que ainda estavam no país e inserir mais fortemente a indústria aeronáutica estadunidense.

## 2.2 BRASIL E ESTADOS UNIDOS: UMA APROXIMAÇÃO

A década de 30 se torna importante para o desenvolvimento das relações internacionais entre Brasil e Estados Unidos, principalmente nas questões de zona de influência na América Latina durante a segunda guerra mundial, como visto anteriormente o Vargas detinha boas relações com a Alemanha Nazista.

### 2.2.1 A Política da Boa Vizinhança: a diplomacia possível na América Latina

As relações anteriores dos Estados Unidos com os países latinos eram conflituosas devido às intervenções do governo americano as repúblicas

---

<sup>78</sup> FAY, Cláudia Musa. Op cit, 2020, pp. 83.

<sup>79</sup> QUINTANEIRO, Tânia. Op cit, 2007, pp.233

latinas, vistas como imposição da hegemonia americana que passou a substituir a influência e imposição das potências europeias nas nações latinas no final do século XIX.

A crise de 1929 criou a necessidade de rever as políticas comerciais e econômicas pelo mundo. Nos EUA ela iniciou em 1933 por meio das políticas de reformas urgentes, conhecidas como New Deal, do presidente recém eleito Franklin Delano Roosevelt.

O New Deal também tratou das relações externas e prometeu dedicar-se a uma política voltada aos “—izinhos que respeitam suas obrigações e respeitam a santidade de seus acordos num mundo de vizinhos”. Iniciando a política da Boa Vizinhança<sup>80</sup>.

A questão econômica é um elemento central na política norte-americana constituindo como parte vital do interesse nacional, não servindo somente como operação de compra e venda, mas como elemento geopolítico e diplomático. Essa postura pressupõe que o interesse nacional será mais próximo de ser atingido se o Estado utilizar de seu poder em prol dos interesses econômicos não havendo tanta preocupação com eventuais problemas diplomáticos<sup>81</sup>. O âmbito político e as políticas públicas dos EUA auxiliaram na consolidação da autoimagem da nação e de sua importância nos assuntos mundiais<sup>82</sup>.

As nações latinas possuíam interesses em participar dos assuntos internacionais, contudo a prioridade era consolidar a independência e o poder governamental. Estabelecidos e com governos estabilizados era necessária a formação de uma comunidade que envolvesse as questões de relações comerciais e de defesa às ameaças econômicas e militares vindas das potências europeias.

A historiadora Tereza Maria Spyer Dulci aponta que a busca pela comunidade interamericana estava pautada na ideia de um continentalismo. Em 1826 ocorre o Congresso do Panamá sob a presidência da Simon Bolívar,

---

<sup>80</sup> Tota, Antonio Pedro. **O amigo americano**. Companhia das Letras. Edição do Kindle. 2014. Posição 719.

<sup>81</sup> VIGEVANI, Tullo; Mendonça Felipe; Lima, Thiago. **Poder e comércio: a política comercial dos Estados Unidos**. São Paulo: Editora Unesp, 2018, p 21.

<sup>82</sup> TULCHIN, Joseph S. **América Latina x Estados Unidos: uma relação turbulenta**. Traduzido por Lavinia Silveiras. São Paulo: Editora Contexto, 2016. pp. 30.

a principal questão girava em torno da tentativa de organizar uma confederação continental, refletindo um ideário com raízes muito mais históricas e identitárias do que comerciais<sup>83</sup>. O programa da conferência teve como principais temas: a união das nações sobre a base de um direito internacional comum; a criação de uma liga para tentar resolver os problemas entre novos países hispano-americanos ou com países estrangeiros; o repúdio a tentativas de recolonização da América; a abolição das discriminações de origem e de cor; o fim do comércio escravo e a abertura dos países hispano-americanos ao comércio inglês<sup>84</sup>.

O historiador Joseph S. Tulchin especialista em relações latino americanas aponta que Bolívar considerava as ações dos EUA agressivas e de ímpeto expansionista. Não prezando a imagem que o governo americano tinha de representar o poder divino para o resto da humanidade, porém compreendia que era necessário cooperar com os EUA<sup>85</sup>.

A Doutrina Monroe, nome dado ao discurso que presidente James Monroe ao Congresso em dezembro de 1923, tinha basicamente em três pontos principais: a não criação de novas colônias na América; a não intervenção europeia nos assuntos internos dos países americanos e a não intervenção dos Estados Unidos em conflitos relacionados aos países europeus. Contudo, as questões comércio internacional esbarram na política de não intervenção havendo a necessidade de se adaptar para se adequar e atender as ambições comerciais e políticas na América Latina<sup>86</sup>, na substituição do mercado fornecedor europeu pelo estadunidense.

E é quase irônico que a primeira tentativa de formar uma instituição interamericana, como poder e mandato para decisões surgiu da iniciativa dos EUA em criar uma união aduaneira no hemisfério em 1880, a União Pan-americana tendo como principais assuntos: à adoção de um plano de arbitragem; o incremento do comércio e meios de comunicação; o fomento das relações comerciais recíprocas e o desenvolvimento de mercados mais amplos para os produtos de cada país americano; medidas para a formação de uma

---

<sup>83</sup> DULCI, Tereza Maria Spyer. **As conferências Pan-Americanas: identidades, união aduaneira e arbitragem (1889-1928)**. Dissertação Mestrado em História, USP, 2008, pp. 21.

<sup>84</sup> Ibidem, pp. 23

<sup>85</sup> TULCHIN, Joseph S. op. cit., 2016, pp.24

<sup>86</sup> DULCI, Tereza Maria Spyer. op. cit., 2008, pp. 23

união aduaneira americana; a adoção de um sistema uniforme de pesos e medidas e a adoção de uma moeda comum<sup>87</sup>

A guerra de independência cubana em 1895 acendeu no debate público dos EUA os conflitos e dificuldades que ocorrem em seus países vizinhos, e se sua interferência seria viável para se manter a paz e a ordem nas nações latinas promovendo o desenvolvimento econômico, educação e saúde pública. A virada do século é marcada pela criação de uma nova política a Diplomacia do Dólar que tinha como tripé o desenvolvimento econômico, um governo forte e a ordem social<sup>88</sup>.

Ela tem início com a presidência de Theodore Roosevelt e é constituída na concessão de uma série de empréstimos aos países latino-americanos, objetivando a dependência econômica e livrando temporariamente a presença européia do mercado latino. As consequências são uma maior intervenção no mercado e nas repúblicas latino americanas. Na década de 20 a posição econômica dos EUA cresceu rapidamente, os acontecimentos da primeira guerra aceleraram o domínio dos setores de rádio, telégrafo, cinema e serviços telegráficos dos jornais, porém o transporte aéreo era dominado pelos alemães. Despertando —o velho aspecto da ameaça germânica, especialmente quando as rotas de voo dessas linhas aéreas passavam perto do Canal do Panamá<sup>89</sup>.

A política externa dos Estados Unidos nos anos 30 se voltou num conjunto de iniciativas entre o governo e empresas privadas por meio de vínculos econômicos, culturais e militares, na tentativa de se aproximar dos líderes dos países latino americanos. Tanto o secretário de Estado Cordell Hull como o subsecretário para Assuntos Americanos Sumner Welles pregavam a substituição de práticas intervencionistas pela negociação diplomática, era um novo estilo de relacionamento internacional que valorizava o diálogo e ficou conhecida como —~~Pl~~ítica da Boa Vizinhança".

O historiador Gerson Moura em seu livro —~~Rel~~ações exteriores do Brasil: 1939-1950: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos

---

<sup>87</sup> Ibidem, pp.26

<sup>88</sup> SMITH, Robert Freeman. Os Estados Unidos e a América Latina, 1830-1930. In: **História da América Latina, Volume IV:** de 1830-1930. Organização: Leslie Bethell; Tradução Geraldo Gerson de Souza. 1 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015, pp. 624.

<sup>89</sup> Ibidem, pp. 641-642.

durante e após a Segunda Guerra Mundial” (2012), apresenta a interpretação do historiador D. Green que analisou a política da —Boa Vizinhança” pelo viés econômico. Para D. Green, a recuperação econômica da década de 1930 dependia da expansão dos bens manufaturados nos EUA para mercados externos, —além de uma oferta crescente de matérias-primas e de novas avenidas para investimentos”<sup>90</sup>. Gerson Moura concorda em parte que a economia estadunidense precisava dessa ampliação comercial para superar os efeitos da depressão.

Moura salienta que as medidas tomadas pelo governo Roosevelt relativas à América Latina sugerem uma preocupação mais voltada às questões políticas e estratégicas. O objetivo era garantir a colaboração política e o alinhamento das nações latino-americanas à liderança dos Estados Unidos. Era interessante manter mercados na América Latina, porém não era a sua prioridade, e não hesitaram sacrificar os interesses econômicos em prol das questões políticas<sup>91</sup>.

Desse modo, as políticas tomadas para com as economias latino-americanas estavam pautadas em uma espécie de solidariedade e assistência econômica voltada ao continente, na busca de um perfil interamericano que correspondia às linhas do pan-americanismo.

Em 1940 é criado Office for the Coordination of Commercial and Cultural Relation between the American Republics, após um ano o nome é alterado para Office of the Coordinator for Inter-American Affairs (OCIAA) sob a liderança do homem de negócios Nelson Rockefeller herdeiro de uma das maiores fortunas e era republicano progressista<sup>92</sup> que buscava construir relações amigáveis dentro de suas indústrias tanto em solo estadunidense quanto em solo latino. A família Rockefeller era conhecida pela filantropia e também pelas suas empresas. Nelson se formou em economia pelo Dartmouth College em 1930<sup>93</sup>, e passou a trabalhar nas empresas da família, sendo uma das mais importantes a Standard Oil.

---

<sup>90</sup> Ibidem, pp. 40

<sup>91</sup> Idem.

<sup>92</sup> Tota, Antonio Pedro. op. cit., 2014, posição 1263.

<sup>93</sup> Ibidem, posição 579.



Em 1937, Nelson realizou um percurso na América Latina e ficou preocupado ao comparar as condições de vida dos executivos, engenheiros americanos e dos trabalhadores comuns na Venezuela, e com receio de que as diferenças gerassem um movimento de intolerância e descontentamento foi proposto um estímulo ao ensino da língua espanhola aos funcionários norte-americanos permitindo uma maior aproximação entre os funcionários. A melhoria das relações era marcada por —melhorias na obtenção de lucros, que prezava as vias mais —diplomáticas”, visava o mascaramento desta imagem do capitalista dominador e autoritário”<sup>94</sup>. As ações para a mudança sobre as imagens dos estadunidenses ocorrem de forma sutil, evitando uma intervenção por meio da força.

Roosevelt conhecia Rockefeller e o escolheu para ser o responsável das relações interamericanas, pois suas ações correspondiam a Política de Boa Vizinhança ressaltando os ideais de solidariedade e cooperação continental. Nelson aceitou a nomeação no dia 14 de julho de 1940. A criação da nova agência foi oficializada em 16 de agosto e seria responsável por executar uma política que abarcasse as relações internacionais por meio das aéreas econômicas e culturais. Assim, a OCIAA foi a principal e mais importante agência neste processo de uma reorientação da política externa dos EUA para com a América Latina.

A política da Boa Vizinhança pautada no pan-americanismo em conjunto com a OCIAA trabalhou em prol de conter o avanço nazista no continente, era a busca pela colaboração hemisférica. A política pan-americanista era um apoio importante ao se opor a ideologia nazista, pois

invés de glorificar *uma* raça e *uma* nação, ele enfatizava a solidariedade entre nações. Ao invés de promover a criação de um novo partido político nos países subordinados, o Pan-Americanismo falava em respeito pela soberania nacional<sup>95</sup>.

Desta maneira em 1942, o pan-americanismo era um dos principais alicerces da política externa estadunidense que em conjunto com o OCIAA

<sup>94</sup>LOCASTRE, Aline Vanessa. **Seduções Impressas:** a veiculação do paradigma estadunidense no Brasil em tempo de Segunda Guerra Mundial. Tese (Doutorado em História) Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017, pp.64.

<sup>95</sup> Ibidem, pp. 79.

expandiram e fixaram a imagem positiva dos Estados Unidos como um exemplo de civilização por todo o continente americano.

### 2.2.2 O Office of the Coordinator of Inter-American Affairs e a revista da PAN AM: New Horizons

O historiador Antônio Tota em sua obra —*Imperialismo Sedutor*”, 2000, nos apresenta a urgência em que foi debatida a necessidade de uma um relacionamento melhor com os países latinos assim como, a conjuntura do conflito ocasionou na readequação da política norte americana para conter o crescimento do comércio e da influência do Eixo na América Latina e também garantir a defesa dos Estados Unidos mantendo a política da Boa Vizinhança<sup>96</sup>.

E para adquirir e manter o apoio latino seria necessário promover o apoio da iniciativa privada que agiria em conjunto com os interesses do governo federal norte-americano, desse modo é criado o Office for the Coordination of Commercial and Cultural Relation between the American Republics, uma agência voltada à união desses setores e que representaria os interesses dos EUA na América Latina tendo como o empresário Nelson Rockefeller a frente do programa que foi criado em 16 de agosto de 1940. A agência mudou de nome para Office of the Coordinator for Inter-American Affairs (OCIAA).

A pesquisadora Aline Locastre em sua tese nos apresenta que o modo de trabalho do OCIAA foi planejado em cima de programas voltados aos assuntos culturais e que ajudariam a estreitar as relações governamentais dos EUA como também com as populações locais, e por isso —os veículos de comunicação mais importantes da época, como jornais, revistas e rádio foram largamente utilizados para a disseminação de seus propósitos<sup>97</sup>. E como uma agência de intercâmbio cultural ela terminaria por abrir possibilidades a projetos econômicos e/ou políticos, pois, —a partir do momento em que toma para si o

---

<sup>96</sup> TOTA, Antonio Pedro. **O imperialismo sedutor**: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp.49.

<sup>97</sup> LOCASTRE, Aline Vanessa. op. cit., 2017, pp.65

direito de propagação de um modelo cultural, acaba auxiliando para que ele se torne preponderante sobre um outro modelo cultural”<sup>98</sup>.

O Office teria três setores principais: a Divisão Comercial e Financeira, a Divisão de Comunicação e a Divisão de Relações Culturais. Os objetivos convergem para uma ação comum entre elas que é o combate ao germanismo e estabelecer os Estados Unidos como um modelo na América, desse modo é possível definir frentes de ação que envolve as questões mercadológicas, culturais, midiáticas e educacionais.

A pesquisadora Érica Monteiro em seu livro —Quando a guerra é um negócio”, 2014, pontua o papel da agência governamental estadunidense em conjunto com os meios culturais e de propaganda como o cinema e o rádio para divulgar a política externa e amigável aos países latinos, e desse modo os manteria sob a esfera de influência durante a guerra permitindo criar e/ou um expandir mercado consumidor aos produtos norte-americanos no pós-guerra.

A ideia da expansão dos produtos estadunidense no Brasil passa uma ideia de americanização de parte de setores nacionais, considerando a questão de produtos aeronáuticos é inerente a fidelização do comprador para com a empresa que fabrica os aviões, ou aos equipamentos aeronáuticos, devido ao fato dela condicionar à venda a necessidade futura de adquirir matérias para a manutenção do produto seja ele um parafuso da fuselagem, ou uma peça nos equipamentos de rádio na torre de controle. Ela também condiciona cursos e treinamentos ao pessoal técnico que ficará responsável em operar os equipamentos. Desse modo a substituição de um equipamento alemão por um estadunidense implica em todo um novo aprendizado que se torna o novo padrão e modelo de funcionamento.

Dentro dos pontos culturais e educacionais os trabalhos dos pesquisadores Aline Locastre e Alexandre Valim são de enorme valia para compreendermos como se deu essa aproximação cultural e quais os propósitos do governo estadunidense. A obra de Valim, —Triunfo da persuasão”, 2017, analisa os esforços de aproximação que o cinema norte-americano realizou para se aproximar do público brasileiro atingindo o máximo possível de

---

<sup>98</sup> Ibidem, pp.62

audiência, incluindo a população analfabeta. O uso de uma mídia como o cinema ajudaria também a combater o cinema produzido pelo Eixo.

A tese de Aline parte da análise de materiais impressos, no caso a revista *Em Guarda* que teria seus conteúdos voltados ao público latino, como também, a auxiliou na construção da imagem dos Estados Unidos durante a Segunda Guerra aliada à pauta da Defesa Hemisférica, e contra-atacar as propagandas do Eixo —acianando os ânimos daqueles que passaram a temer por seus costumes, suas liberdades e acima de tudo, pela soberania de suas nações”<sup>99</sup>.

A estratégia de propaganda contra o Eixo por meio do setor de comunicação também ocorreu no meio aéreo, no caso a Pan American Airway possuía sua própria revista para entreter os passageiros e manter informados sobre as novidades do setor aéreo. Em 1930 se inicia um periódico quinzenal chamado *Pan American airways* com notícias pautadas no desenvolvimento da aviação e no avanço do serviço aéreo, a última lançada com diagramação próxima a de um jornal, e em novembro de 1939 foram encerradas as publicações para uma reorganização do meio de comunicação da Pan Am.

Em outubro de 1940 com nova diagramação voltada mais para o estilo de revista e com distribuição mensal é lançada a *New Horizons: the magazine of America's merchant marine of the air*, em sua maioria os assuntos continuaram sendo o desenvolvimento do setor aéreo, mas agora com a questão dos esforços voltados a guerra. A capa da revista até janeiro de 1944 possui fotos de personalidades consideradas relevantes ao setor aéreo, de fevereiro de 1944 a março de 1947 as capas possuem fotos de aeronaves da própria Pan Am e passam a ter a publicação semestral até 1951 ano que se encerram as publicações da *New Horizons*.

O interessante da revista é o fato dela se encaixar dentro da estratégia de propaganda do OCIAA difundindo informações favoráveis sobre os Estados Unidos, combater o Eixo e manter a política da Boa Vizinhança. Dentro das 41 edições da *New Horizons* duas possuem em sua capa chefes de estado, na publicação de agosto de 1941 a capa é uma foto de Getúlio Vargas com os

---

<sup>99</sup> Ibidem, pp.192.

dizeres: —En sua marcha para o oeste...”<sup>100</sup>, o assunto é discutido das páginas 9 a 11 da revista e informa ao leitor do plano de desenvolvimento do presidente brasileiro e do projeto de integração nacional que ocorrerá via setor aéreo por meio da Panair do Brasil, subsidiária da Pan Am.

FIGURA 13 – GETÚLIO VARGAS COMO CAPA DA EDIÇÃO DA NEW HORIZONS AGOSTO, 1941



Fonte: **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941, pp.01.

Getúlio Vargas é apresentado como o assunto do mês, mas dentro do setor aéreo, mostrando-o como um homem favorável ao desenvolvimento aeronáutico e também da empresa:

Com a total cooperação do presidente Vargas do Brasil, a Pan American Airways, por meio de sua subsidiária Panair do Brasil, abriu um serviço para o oeste do Rio de Janeiro, cruzando o continente da América do Sul até Corumbá, na distante fronteira do Brasil, onde conheceu um novo correio aéreo dos Estados Unidos serviço estabelecido pela Panagra para completar uma nova rota aérea transcontinental<sup>101</sup>.

<sup>100</sup> Texto original: —On his march to the west...”. In: **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941. Disponível em: <https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/48960/rec/85>

<sup>101</sup> Texto original: —With the fullest cooperation of president Vargas of Brazil, Pan American Airways through its subsidiary Panair do Brasil, opened a service westward from Rio de Janeiro

Essa rota até Corumbá faz parte do projeto de expansão da Pan Am, como também a de eliminar as rotas da Condor que ali existiam desde 1932. O texto da revista continua e agora trata da questão da marcha para o oeste ao anunciar que existirão novas rotas aéreas na região norte do Brasil e que —~~com~~ em outra era a prosperidade comercial seguia a ferrovia, hoje ela virá com o avião”<sup>102</sup>, de acordo com a fala de Vargas.

Algo interessante de notar é a possibilidade dessas rotas servirem futuramente a exploração da borracha na Amazônia de 1943 a 1945, devido à facilidade que um hidroavião permitiria em alcançar regiões de difícil acesso. De acordo com o texto da revista —~~a~~ extensão do serviço aéreo às cabeceiras do Amazonas foi o culminar de uma longa esperança do povo brasileiro e de seu governo”<sup>103</sup>, mantendo a imagem do progresso para o oeste.

Também é comentado o importante papel que a aviação do exército possui no pioneirismo em desenvolver o serviço regular de transporte de mala postal e que auxiliam as rotas comerciais. Na sequência o texto muda de assunto ao falar da questão das companhias aéreas do Eixo na América Latina, mencionando brevemente a Condor e finalizando no caso colombiano da SCADTA. Ao não especificar tratar diretamente da questão da Condor, a revista evita criar um conflito direto com o governo brasileiro, pois com o propósito de manter um bom relacionamento que os Estados Unidos procuravam construir se evita apresentar de forma clara o fato de que empresas do Eixo ainda estavam ativas no Brasil.

As pautas subseqüentes são assuntos voltados aos esportes, celebridades da época, os voos transpacíficos e transatlânticos voltados ao transporte de passageiros. As propagandas presentes fazem referência aos próprios serviços da Pan Am e ao setor aeronáutico divulgando os motores da Wright Aircraft & Company; combustíveis e lubrificantes para aviação da

---

straight across the South America continent to Corumbá on the distant Brazilian border, there it met a new U.S. air mail service established by Panagra to complete a new transcontinental air route”. In: **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941, pg. 9.

<sup>102</sup> Texto original: (↔...) as in another age commercial prosperity followed the railroad, today it will come with the airplane”. In: **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941, pg. 10.

<sup>103</sup> Texto original: (↔...) The extension of air service to the headwaters of the Amazon was the culmination of a long held hope of the Brazilian people and their government”. In: **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941, pg. 10.

Texaco; pneus da Goodrich; e a fabricação dos P-47 Thunderbolts para a força aérea do exército norte-americano com motor da Pratt & Whitney, modelo da Vought-Sikorsky e hélices da Hamilton Standard.

Ao final da revista temos uma página inteira dedicada a representação que a Pan Am teria em relação aos assuntos da Boa Vizinhança.

FIGURA 14 - PAN AM E A BOA VIZINHANÇA



Fonte: **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941, pp.35.

Como é descrito no texto da FIGURA 14 a Pan Am seria uma das principais conexões que ligaria os Estados Unidos para com os seus vizinhos latinos, representando o próprio Tio Sam, pois —na linhas rápidas e limpas dos Clippers<sup>104</sup>, no corte dos homens que os pilotam, na rapidez e eficiência do

<sup>104</sup> O Clipper era um hidroavião multi-motor fabricado pela Boeing, composto por 4 motores radiais a pistão com uma potência por motor de 1.600Hp, podendo atingir 183,8 nós (340 km/h) de velocidade e voar a uma altitude de 19.600 pés (5.980 metros), tinha capacidade para 11 passageiros.

serviço, eles vêem algo que podem compreender e admirar”<sup>105</sup>, servindo como uma propaganda do que é ser norte-americano e reafirmando as intenções amigáveis para com o resto do continente americano, reforçando a imagem que a companhia teve ao disputar o espaço aéreo com as companhias do Eixo ao tornar — milhares de milhas de rotas aéreas seguras para os princípios democráticos representados pela bandeira dos Estados Unidos”<sup>106</sup>.

Na edição do mês de setembro temos a segunda capa com um representante político que é o presidente norte americano Franklin Delano Roosevelt, sendo o assunto principal o quanto agrada o presidente saber dos esforços que a Pan Am empenha em construir bons relacionamentos com os governos dos países sul-americanos e no progresso de eliminação das empresas aéreas do Eixo, sendo a mais importante conexão a da Panair do Brasil que possui agora uma ligação transcontinental estratégica que antes estava sob o controle alemão<sup>107</sup>.

As propagandas se mantêm em parte as mesmas da edição passada, contudo não há novamente a propaganda sobre os P-47 Thunderbolts e com uma propaganda final referente aos serviços aéreos que a Pan Am realiza.

O material divulgado pela companhia aérea se enquadra dentro das recomendações da OCIAA em relação aos materiais impressos ao divulgar uma imagem positiva dos Estados Unidos tendo como referência as ações da Pan Am na América Latina, servindo de oposto as companhias do Eixo e ainda propagandear as relações da —Boa Vizinhança” ao apresentar ao público a boa relação que buscava construir com governo brasileiro.

Fica uma recomendação aos futuros pesquisadores que é um material ainda pouco explorado e que permite novos olhares para atuação da empresa no contexto da segunda guerra e como também durante a guerra fria, pois o material da New Horizons se encerra em 1951, na década de 60 a revista retorna com o nome de Clipper Cargo Horizons e em janeiro 1969 altera

<sup>105</sup> Texto original: “(…) In the swift clean lines of the Clippers, in the cut of the men who fly them, in the snap and efficiency of the service, they see something that they can understand and admire”. In: **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941, pg. 35.

<sup>106</sup> Texto original: “(…) has made thousands of miles of air routes safe for the democratic principles represented by the Stars and Stripes”. **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 11, August 1941, pg. 35.

<sup>107</sup> **New Horizons**: the magazine of America's merchant marine of the air, Vol. 11, No. 12, September 1941, pg. 12.



novamente o nome para World Wide Marketing Horizons até janeiro de 1975, não havendo mais registros da continuação da revista na base de arquivos da University of Miami Libraries.

A OCIAA também teve um papel importante em neutralizar as empresas do Eixo correspondendo em parte à questão política-econômica. Na documentação *History of the office the coordinator of inter –American affairs*, escrito por Donald W. Rowland em 1947, cedida pela pesquisadora Aline Locastre. Na parte 1, capítulo 3 trata principalmente sobre a questão do transporte marítimo, terrestre e aéreo entre os Estados Unidos e a América Latina.

Na documentação é apresentado o interesse da OCIAA em desenvolver um programa para a eliminação do controle do Eixo sobre as companhias aéreas nas repúblicas americanas<sup>108</sup>. O assunto seria debatido em 1939 em relação à necessidade da Defesa Hemisférica é realizado um estudo acerca do problema da aviação latino-americana e as relações das empresas com o Eixo. É realizado um relatório e em janeiro de 1941 a OCIAA o entrega ao presidente Roosevelt, no qual ressalta que na pesquisa realizada é apontado o perigo que as atividades das companhias aéreas alemãs e italianas teriam em disseminar propaganda anti-Estados Unidos e serviriam como meio de comunicação entre os governos do Eixo e seus agentes simpatizantes na América do Sul, sinalizando o risco que representaria o controle de bases aéreas consideradas estratégicas no caso de uma invasão do Eixo as Américas<sup>109</sup>.

O relatório em questão é o Latin American Air Transportation<sup>110</sup> de 14 de junho de 1941, realizado pelo consultor especialista em aviação William A. M. Burden, ele será tratado de forma mais específica nos capítulo 4. Ele é de suma importância devido ao fato de ser um material rico em informações sobre o desenvolvimento da aviação na América Latina e como deveria ser

---

<sup>108</sup> ROWLAND, Donald, W. (dir.). **History of the Office of the Coordinator of Inter-American Affairs – Historical Reports on War Administration**, Washington: Government Printing Office, 1947, pp. 27.

<sup>109</sup> Idem

<sup>110</sup> Documentação do National Archives and Records Administration (NARA): Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. Collection: President 's Secretary' s File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945. Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

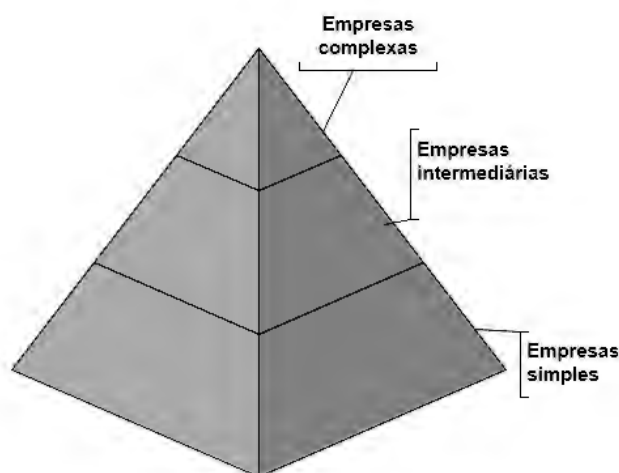
organizado o setor para o pós-guerra, considerando a eliminação das companhias aéreas do Eixo já pensando de modo mercadológico em evitar que outras empresas européias, caso sobrevivessem a guerra, aproveitam o espaço vago que a Lufthansa e a LATI deixariam.

Desse modo os interesses político-militar converge com comercial e privado do mercado aeronáutico norte-americano, a Pan Am já estava estendendo as suas rotas para a América Latina e claramente é interessante a companhia a eliminação de sua concorrente tornando-se a principal empresa em realizar viagens aéreas que conectava os países latinos a África e Europa pela rota transatlântica e Ásia por meio da rota transpacífica.

O mercado de produtos aeronáuticos cria a necessidade da dependência, o pesquisador André Corrêa Pereira em —*Indústria Aeronáutica no Brasil*”, 1996, analisa que a corrida tecnológica promovida no pós-primeira guerra contribuiu para o aumento do complexo industrial voltados ao voo nos principais países industrializados, no qual

o desenvolvimento do complexo industrial forma uma pirâmide de empresas, na qual as várias camadas são preenchidas por indústrias com diferentes níveis de produção. No topo encontram-se muito poucas empresas capacitadas a colocar produtos tecnologicamente complexos no mercado. O número de empresas cresce de cima para baixo, na medida em que o grau de complexidade da produção diminui<sup>111</sup>.

FIGURA 15 - PIRÂMIDE TECNOLÓGICA



<sup>111</sup> PEREIRA, André Corrêa. **A Indústria Aeronáutica no Brasil**. Brasília: Gráfica e Papelaria Distrital Ltda, 1996, pp. 26.

Fonte: PEREIRA, André Corrêa. **A Indústria Aeronáutica no Brasil**. Brasília: Gráfica e Papelaria Distrital Ltda, 1996, p. 27.

E no tocante a tecnologia aeronáutica ocorre à demanda do que há de mais moderno a fim de garantir desempenho, segurança e treinamento pessoal. Assim, parte do material moderno considerado essencial está ligada aos níveis intermediários e complexos e que implica num maior nível de qualificação do trabalhador, a exemplo da fabricação de motores aeronáuticos e equipamentos utilizados na navegação aérea por instrumento.

Logo que a OCIAA busca por eliminar a presença das companhias alemãs, ela extingue o mercado de peças para os aviões do Eixo que permaneceram na América Latina tornando-os rapidamente obsoletos, forçando a troca pelo produto norte-americano que é de mais fácil acesso devido à proximidade e a existência dele no mercado. Devido a isso compartilho do parecer da pesquisadora Érica Monteiro que realça o vínculo estabelecido entre diplomacia e negócio foi essencial ao —processo de expansão da hegemonia norte-americana sobre a América Latina bem como para a consolidação do predomínio das empresas norte-americanas nos mercados dessa região no pós-guerra”<sup>112</sup>.

### 2.2.3 - O Office of the Coordinator of Inter-American Affairs e a revista da PAN AM: New Horizons

Os historiadores do exército americano Stetson Conn e Byron Fairchild em “The Western Hemisphere: the framework of hemisphere defense”, 1960, analisam a política de defesa hemisférica dos Estados Unidos organizada por uma vasta rede de bases aéreas e marítimas pelo continente americano.

No ano de 1938 era nítida a possibilidade de uma guerra, o Departamento de Estado norte americano passa a catalogar atividades alemãs e italianas, entre elas estavam as atividades das companhias aéreas na América Latina. O que tornou imprescindível garantir a segurança e o controle

---

<sup>112</sup> MONTEIRO, Érica G. Daniel. **Quando a Guerra é um negócio**: F. D. Roosevelt, Iniciativa Privada e relações interamericanas durante a II Guerra Mundial. Edição do Kindle, 2014, posição 6772.

estadunidense de pontos estratégicos no qual os principais são: o Canal do Panamá, a região caribenha e a costa atlântica.

Destas a considerada mais sensível era o Canal, pois caso bloqueado ou capturado significaria a perda de um importante ponto estratégico militar devido a sua conexão entre os oceanos Pacífico e Atlântico e seus aeroportos e bases aéreas poderiam ser utilizados como um entreposto para um ataque aéreo nos EUA.

Em 1939 o exército americano percebeu com seriedade a região nordestina brasileira, especificamente a região de Natal devido a sua proximidade com o norte da África e da rota de mala postal que ligava o Brasil a Europa que era realizada pela companhia aérea Lufthansa e LATI.

De acordo com a divisão de inteligência militar dos EUA era estimado que a Alemanha e a Itália tinham mais de 3.000 aviões capazes de voar no Atlântico Sul com uma carga de bomba<sup>113</sup>. Como também concluíram que o Brasil era totalmente incapaz de garantir segura a área de Natal contra ataques marítimos e aéreos vindos do Eixo. O exército e a marinha concordavam que o controle da região era essencial para a defesa efetiva da América do Sul.

O conselho Aéreo do Exército concluiu que uma base aérea em Natal era fundamental para as ações de defesa, e para garantir a construção e a segurança do local era recomendado o envio de parte das forças armadas dos EUA, com o argumento que se

As forças dos Estados Unidos foram enviadas para lá primeiro, uma expedição militar hostil teria dificuldade, senão impossível, de desalojá-los, nem as forças alemãs ou italianas poderiam lançar um grande ataque contra qualquer outra parte do continente sul-americano enquanto o saliente brasileiro fosse protegido por forças americanas; por outro lado, se as forças do Eixo se estabelecessem primeiro no saliente, seria necessário um esforço formidável para desalojá-las.<sup>114</sup>

<sup>113</sup> CONN, Stetson; FAIRCHILD, Bryron. **The Western Hemisphere:** the framework of hemisphere defense. Office of the Chief of Military History, 1 ed., 1960, pp. 12

<sup>114</sup> Texto original "(...) United States forces were sent there first, a hostile military expedition would find it difficult if not impossible to dislodge them, nor could German or Italian forces launch a major attack against any other part of the South American continent while the Brazilian bulge was protected by American forces; on the other hand, if Axis forces established themselves on the bulge first, It would require a formidable effort to dislodge them". In: CONN, Stetson; FAIRCHILD, Bryron. **The Western Hemisphere:** the framework of hemisphere defense. Office of the Chief of Military History, 1 ed., 1960, pp.13

Obviamente o governo e os militares brasileiros foram contra a permanência de tropas estadunidenses em território nacional. A questão só foi ser resolvida em 1942.

O governo estadunidense esbarrou em uma questão que era como adquirir novas instalações e bases na América Latina sem desrespeitar a soberania nacional e minar os relacionamentos recém estabelecidos pela política da boa vizinhança?

Os planos do exército dos EUA para a defesa aérea eram centrados em três objetivos: primeiro a eliminação das companhias aéreas comerciais pertencentes, controladas ou tripuladas por cidadãos do Eixo e sua substituição pelas subsidiárias estadunidenses ou controladas por empresas locais; segundo desenvolver aeródromos e instalações aeroviárias que permitiria a projeção do poder aéreo militar americano em áreas estratégicas; e terceiro que permitissem que as operações aéreas começassem imediatamente, no caso de um ataque aéreo hostil<sup>115</sup>.

Já a situação do Canal do Panamá é um pouco diferente já que desde 1919 a SCADTA atuava na região o que acendeu o alerta vermelho para os militares estadunidenses, pois os funcionários da companhia aérea eram em sua grande maioria alemães. Em 1931 a Pan Am conseguiu comprar as ações da SCADTA, mas parte do pessoal técnico de origem alemã se manteve.

Em 1936 por meio da pressão estadunidense o governo colombiano nacionalizou a empresa para que a presença alemã representada pelos funcionários fosse eliminada, porém parte dos funcionários se naturalizou colombiana. A Pan Am ficaria como sócia do governo colombiano na SCADTA até 1942, quando terminaria o processo de nacionalização da empresa.

A empresa de Trippe se tornou responsável por treinar o pessoal colombiano para as operações da companhia, nesse meio tempo ela atuou como uma subsidiária da Pan Am.

No ano de 1940, mesmo com a SCADTA atuando sobre o controle da Pan Am, o presidente Roosevelt estava insatisfeito em relação às outras companhias na América que continuavam sendo subsidiárias da Lufthansa.

---

<sup>115</sup> Ibidem, pp. 238

A indignação do presidente é levada até o Rockefeller que como diretor do OCIAA, que propõem em expandir as ações do Civil Aeronautics Board para supervisão dos setores aeronáuticos e iniciar um programa de desgermanização das empresas do Eixo<sup>116</sup>. A partir de 1940 serão realizados relatórios sobre as instalações marítimas, ferroviárias, rodoviárias e aeronáuticas que são consideradas vitais para a segurança hemisférica.

Contudo, desde 1939 o governo estadunidense vinha negociando com a Pan Am a possibilidade de uma atuação conjunta na defesa do hemisfério, como também na construção de aeroportos em locais considerados estratégicos pela América Latina. As negociações terminaram em 1940 e ficou conhecido como o Airport Development Program (ADP).

A Pan Am mesmo receosa aceitou participar dessa ação conjunta com o governo estadunidense, as principais preocupações da companhia se davam pelo fato da empresa não ter experiência para construções aeroportuárias em grande escala, e também da possibilidade do acordo gerar repercussões desfavoráveis à companhia na América Latina caso descobrissem que as melhorias e construções dos aeroportos eram um projeto financiado pelo governo dos EUA com fins militares.

No memorando executivo interno da Pan Am de 16 de novembro de 1940 temos em seu assunto o Airport Development Program e está encaminhando para o Division Managers – Eastern Division e Western Division. Nele temos a confirmação do acordo do ADP e quem seriam os responsáveis pelo funcionamento do programa e

de acordo com a política da empresa, um número considerável de aeroportos na América Latina está sendo melhorado ou desenvolvido, pistas serão ampliadas e superfícies sólidas e instalações de abastecimento e comunicações aumentadas<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> Ibidem, pp. 243

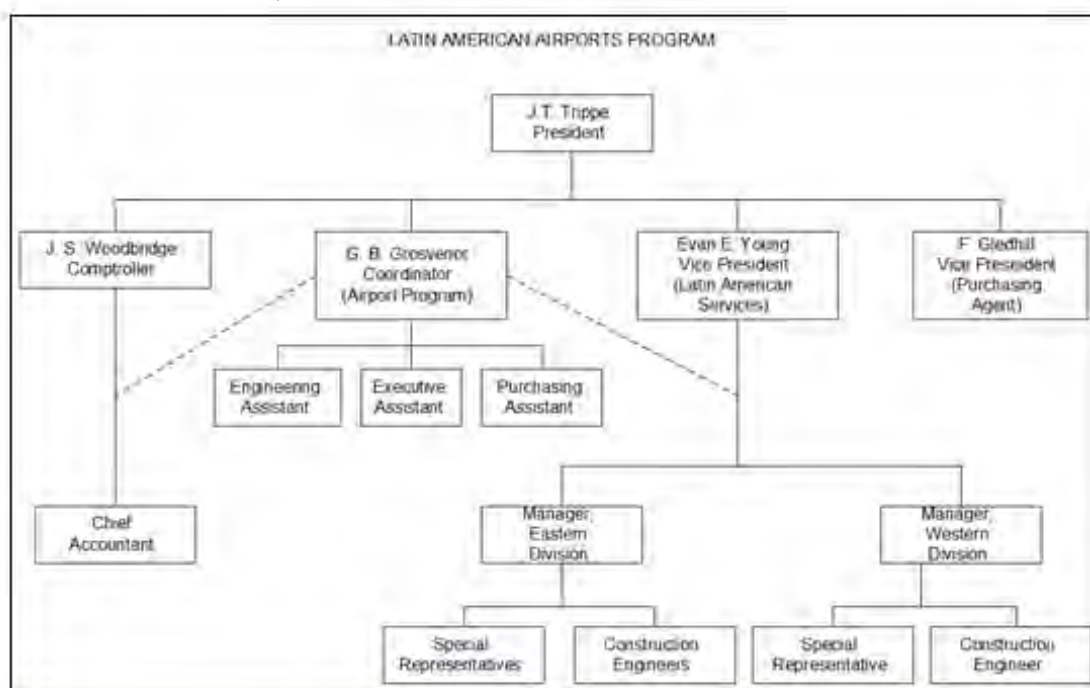
<sup>117</sup> Texto original: -(...) under company policy a considerable number of airports in Latin America are being improved or developed, runways will be extended and hard-sur-faced, and fueling and communications facilities increased. In: Documentação da University of Miami Libraries: Pan American World Airways Records. Executive system memorandum No. 52, November 16, 1940. Disponível em: <https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/67426/rec/33>

É interessante notar como as intenções do governo americano coincidiam com as políticas da companhia especificamente para a América Latina, pois facilitaria ainda mais a expansão da Pan Am na América do Sul.

As obras de melhorias aeroportuárias seriam administradas pelos representantes da Eastern Division e Western Division, sob a supervisão do vice-presidente da Pan Am, o Sr. Young. Enquanto o Sr. Graham B. Grosvenor atuaria como assistente especial do Presidente Roosevelt nas atividades do ADP nos assuntos referentes à coordenação da construção de obras, associações estrangeiras, compras de materiais e contabilidade.

Ao final do relatório temos um organograma do funcionamento do ADP

QUADRO 1 - MEMORANDO PAN AM 16.11.1940



Fonte: University of Miami Libraries: **Pan American World Airways Records**. Executive system memorandum No. 52, November 16, 1940. Disponível em: <https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/67426/rec/33>

Era de se esperar encontrar Trippe presente em um dos ramos de negociação e não o topo central da organização do ADP, mas por ser um memorando executivo partindo das instalações da Pan Am a configuração do organograma mantém a ideia de que o programa partia de razões puramente comerciais, pois caso viesse a público o acordo as relações da política externa estadunidense não seriam prejudicadas.

O ADP e Pan Am se tornam o principal meio para o governo estadunidense de desgemanizar do setor aéreo Latino Americano, o problema que eles viriam a enfrentar no Brasil seria a presença da Condor e da Lati no setor aéreo comercial.

#### 2.2.4 - O alinhamento brasileiro aos Estados Unidos

Vargas manteve tanto na política externa quanto na economia um equilíbrio entre Berlim e Washington, pois existia a necessidade de atrair o financiamento para o desenvolvimento industrial. As relações econômicas entre o Brasil e a Alemanha haviam aumentado entre os anos 1934 e 1937 impulsionado pelo comércio de compensação.

O governo estadunidense para evitar perder um aliado na América Latina procurou manter uma relação próxima com o mercado brasileiro evitando que quaisquer reações negativas dos investidores estadunidenses afastasse os brasileiros, o que favorece a aproximação Alemanha - Brasil<sup>118</sup>.

Tanto os Estados Unidos como a Alemanha tinham o interesse em expandir —sua estratégias de natureza econômica para o sul, o que permitia o alargamento do campo de barganha do governo brasileiro por algum tempo” Vargas aproveitava esse campo de barganha para adquirir armas alemãs da empresa Krupp, os armamentos chegariam via rota marítima no Brasil.

O pesquisador Francisco Luiz Corsi em seu artigo “Política Externa e Desenvolvimento no Estado Novo”, 2007, ressalta o fato de que a política externa de Vargas era um instrumento estratégico para o desenvolvimento econômico nacional, funcionando de forma independente e forte ao evitar estar presa a uma única economia externa. Assim, em 1937 o comércio bilateral com a Alemanha se intensificou e chegou a ser a segunda maior parceira comercial do Brasil, ameaçando a posição dos EUA no comércio exterior<sup>119</sup>, e em 1938 passou as negociações com o governo americano.

Devido à guerra na Europa, em 01 de setembro de 1939,

<sup>118</sup> CUNHA, Ioneida Cavalcanti. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil – Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial**: o caso das empresas aéreas. Mestrado em Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2008, p 89-90.

<sup>119</sup> CORSI, Francisco Luiz. Política Externa e Desenvolvimento no Estado Novo. In: **Dossiê Estado Novo**, Revista de História Locus, UFJF, v.13, n.2, 2007, pp. 252.



o bloqueio naval imposto pela Marinha de Guerra Britânica ao comércio de além-mar alemão impediu que o grosso das encomendas fosse entregue ao Brasil, causando considerável tensão diplomática entre brasileiros e britânicos. A partir desse momento, a margem de manobra dos gestores brasileiros no quadro da nova correlação de forças nas relações internacionais se estreitou bastante<sup>120</sup>.

A possibilidade de entrega das armas era baixa e restou ao governo brasileiro negociar com os Estados Unidos os materiais bélicos para reequipar e modernizar o exército brasileiro, porém a prioridade estadunidense era o mercado europeu, mais especificamente a Grã-Bretanha devido ao início da guerra.

Com a instauração do Estado Novo em 1937, a política do estado de Vargas se tornou mais intervencionista e incentivava cada vez mais o crescimento industrial, contando com o plano de construção da Siderúrgica Nacional em Volta Redonda. O governo alemão não teria a possibilidade financeira de investir no projeto de Vargas, devido aos gastos com a guerra, desse modo os Estados Unidos iniciaram as negociações em 1940, para financiar a siderúrgica pela agência de créditos oficial do governo estadunidense, o *Export-Import Bank*.

Mesmo obtendo o crédito para o financiamento da construção da siderúrgica Vargas

não interrompeu as boas relações diplomáticas com este país, a ponto de fazer com que o *Reichstag*, não contasse realmente com o alinhamento brasileiro à causa aliada, em que pese todos estes empreendimentos estarem saindo do papel<sup>121</sup>.

O ano de 1942 é decisivo para as relações exteriores brasileiras. Em janeiro ocorreu na cidade do Rio de Janeiro a III Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas<sup>122</sup>, convocada por Washington após o ataque japonês a Pearl Harbor. O principal objetivo era aprovar uma resolução de rompimento das relações diplomáticas e comerciais dos países americanos para com os do Eixo, porém foi aprovada uma resolução que recomendava o rompimento das relações em consequência do

<sup>120</sup> Ibidem, p 44.

<sup>121</sup> CUNHA, Ioneida Cavalcanti. op. cit., 2008, pp 94.

<sup>122</sup> A I Reunião de Consulta de Chanceleres das Repúblicas Americanas ocorreu em 1940 na cidade do Panamá, a sua convocação foi em decorrência do início da Segunda Guerra para serem definidas as estratégias de defesa do hemisfério ocidental.

posicionamento argentino e chileno no qual contra um rompimento direto. Durante a Conferência Vargas afirmou o seu apoio à causa pan-americana, os embaixadores do Eixo presentes na reunião tentaram refrear o rompimento das relações com os representantes latino-americanos, e principalmente com o Brasil.

Vargas aguardava que os Estados Unidos demonstrassem disposição em realizar algumas reivindicações brasileiras que pareciam terem sido omitidas pelo governo estadunidense, principalmente em relação ao material bélico. Gerson Moura destaca a declaração enfática de Vargas feita ao representante americano Sumner Welles

obviamente o Brasil não podia ser tratado como uma pequena potência centro-americana que se satisfaria com a presença de tropas americanas em seu território. O Brasil tem o direito de ser considerado pelos Estados Unidos um amigo e aliado, e está habilitado a ser suprido sob o *Lend-Lease Act* [Lei de Empréstimo e Arrendamento] com aviões, tanques, e artilharia costeira suficientes para capacitar o exército brasileiro a defender ao menos em parte aquelas regiões do Nordeste brasileiro cuja defesa é tão vitalmente necessária para os Estados Unidos quanto para o próprio Brasil<sup>123</sup>.

A cobrança de Vargas se dava em decorrência que no ano anterior ter sido firmado entre os dois países uma comissão mista<sup>124</sup> que teria como principal foco a defesa da região nordeste e a entrega de armamentos ao exército brasileiro.

O interesse sobre a região nordestina pelos estadunidenses tinha como intuito o envio de tropas à região, umas das principais questões era a permissão para utilizar as bases aéreas ali existentes como elemento de defesa hemisférica, caso houvesse ataques do eixo em direção ao continente. As bases também seriam utilizadas como um entreposto entre o continente americano e o africano. A ideia da presença de tropas estacionadas no território brasileiro não agradou aos militares brasileiro, sendo assim foi vetada a ocupação militar preventiva do nordeste.

No mês de fevereiro às relações entre Brasil e Eixo foram rompidas, marcando a aproximação do Brasil com os Estados Unidos sendo assinados em 23.05.1942 os Acordos de Washington e logo em seguida são criadas duas

<sup>123</sup> MOURA, Gerson, 2012, pp. 91 apud Welles para Hull, 18 de janeiro de 1942, FRUS, 1942, V, pp. 633-636

<sup>124</sup> Foi assinado em 24.07.1941 o Acordo para Planejamento Conjunto Brasileiro Americano.

comissões com a função de facilitar os diálogos e as negociações comerciais entre os dois países.

O historiador Dennison de Oliveira evidencia que a iniciativa partiu do embaixador dos EUA no Brasil Jefferson Caffery e do Ministro das Relações Exteriores, o chanceler Oswaldo Aranha para criação das duas comissões, uma em Washington e outra no Rio de Janeiro, o quadro operacional das duas comissões era o seguinte:

A comissão do Rio faria a ligação com as missões militar e naval dos EUA na então capital federal brasileira, no esforço de melhorar as condições operacionais das forças armadas brasileiras. Para a comissão em Washington a primeira tarefa seria organizar um plano de defesa do Nordeste, (...). O foco deveria ser no equipamento pelos EUA das tropas brasileiras dedicadas à defesa da região e das instalações militares estadunidenses<sup>125</sup>.

A comissão baseada no Rio de Janeiro era denominada de Joint Brazil-United States Military Commission (JBUSMC) e a de Washington Joint Brazil-United States Defense Commission (JBUSDC), foi escolhido para representar a parte brasileira o General Estevão Leitão de Carvalho subordinado direto ao Ministério das Relações Exteriores e para representar a parte estadunidense da comissão foi escolhido o General John Garesche Ord.

A questão interessante relativa à JBUSMC é a presença de representantes da Civil Aviation Administration que atuavam dentro da comissão e tinham conhecimento das condições aeronáuticas brasileiras, assim a sua presença na JBUSMC está muito além da questão da defesa aérea em decorrência da guerra. A sua presença na comissão serviu para examinar a situação aeroportuária e das necessidades para a ampliação da aviação civil no Brasil, já deixando previamente preparado para o mercado aeronáutico estadunidense.

Logicamente a CAA sabia das condições brasileiras e das empresas aéreas que atuavam no país, a presença de seus membros na JBUSMC está muito além da questão da defesa aérea em decorrência da guerra, ela serviu para examinar as situações e as necessidades aeroportuárias nacionais, pois

---

<sup>125</sup> OLIVEIRA, Dennison de. **Aliança Brasil-EUA: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Curitiba: Juruá, 2015, pp. 53-54.

era necessário procurar futuros mercados aos equipamentos aeronáuticos como torres de rádio e equipamentos para voos por instrumento no pós-guerra.

Ainda no ano de 1942 ocorreram os torpedeamentos de cinco navios mercantes brasileiros pelos submarinos alemães foram afundados os Lloyds Brasileiros: Buarque (16.02.1942), Olinda (18.02.1942), Arabutã (07.03.1942), Cairu (08.03.1942) e o Parnaíba (01.05.1942). A pressão popular também exigia um posicionamento de Vargas e em 22.08.1942 o Brasil declarou guerra ao Eixo.

A dualidade brasileira permitiu um campo de barganha econômica interessante ao Vargas, que aproveitou para realizar parte da sua política de industrialização nacional. A presença estadunidense se mostrou persistente e forte na intenção de fazer com o Brasil saísse da esfera de influência alemã.

A criação de uma política de Defesa Hemisférica se mostrou pertinente aos assuntos que militares estadunidenses tinham para com a situação brasileira durante o período da —~~equi~~distância pragmática” de Vargas. O desenvolvimento de um programa como o ADP em conjunto com a OCIAA demonstra que o governo de Roosevelt possuía um grupo vasto que detinha boas relações em diversos setores comerciais dos Estados Unidos.

O setor aéreo brasileiro não ficou de fora da influência estadunidense devido ao projeto de desgermanizar as companhias aéreas brasileiras e eliminar a presença do Eixo do setor como foi com o cancelamento das operações da LATI no Brasil.

### 3. O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Nesse capítulo serão analisadas as ações da criação do Ministério da Aeronáutica e as ações do Ministro Salgado Filho no alinhamento do Brasil aos Estados Unidos durante o conflito, como o acordo de uso das bases aéreas localizadas no nordeste brasileiro, o desaparecimento do setor e a falta de pessoal qualificado.

Na sequência é trabalhado como a Panair do Brasil serviu como uma possibilidade ao governo estadunidense para eliminar a presença alemã nos céus brasileiros, corroborando para a expansão das rotas aéreas Pan Am.

#### 3.1 O MINISTÉRIO NA GUERRA: A SITUAÇÃO DO DESAPARELHAMENTO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO

No dia 20 de janeiro de 1941 por meio do Decreto-Lei Nº 2.961 é criado o Ministério da Aeronáutica unindo os assuntos civis e militares numa mesma pasta permitindo um melhor controle e segurança do espaço aéreo e também facilitando o desenvolvimento de tecnologias voltadas ao setor aéreo.

O Ministério da Aeronáutica nasceu como um ato político, pois a sua principal finalidade era a de —~~ten~~inar com um divisionismo que feria, de maneira grave, alguns princípios fundamentais relativos ao emprego do Poder Aéreo”<sup>126</sup>, padronizando os elementos civis e militares.

Vargas escolhe um civil para comandar a pasta evitando atritos que poderiam surgir ao escolher um membro do exército ou da marinha, além da facilitar na organização dos quadros internos da recém criada Força Aérea Brasileira. O escolhido para assumir o cargo de ministro foi o advogado e gaúcho Joaquim Salgado Filho que já havia sido Ministro do Trabalho de 1932 a 1934, do mesmo modo como o presidente também era um entusiasta da aviação nacional e busco desenvolver o setor com apoio da população civil, empresas privadas e das relações internacionais entre o governo brasileiro e o dos Estados Unidos.

---

<sup>126</sup> SIQUEIRA, Deoclésio Lima.op. cit. 1987. pp. 13.

Salgado Filho assume o Ministério e com ele todos os problemas provenientes do setor. O relatório dos Serviços de Bases e Rotas Aéreas do ano de 1940 realizado pelo Coronel Chefe do Serviço de Bases e Rotas Aéreas Eduardo Gomes, e encaminhado ao Diretor da Aeronáutica do Exército apresenta diversos problemas no setor aéreo militar e civil. Mas o que chama atenção é a conclusão do relatório em que é recomendado medidas para tornar viáveis as condições de voo dos setores aeronáuticos militares:

- 1) Aumento dos efetivos:
  - a) Na rede radio meteorológica da Aeronáutica;
  - b) Nos Parques Regimentais em Parque regional de São Paulo;
  - c) Nas Esquadrilhas de Treinamento dos C.B.Aé.
- 2) Aquisição de sobressalentes de avião e motor para o Serviço do Correio Aéreo Militar.
- 3) Instalações de oficinas de reparos de materiais de rádio, nas sede dos regimentos de Aviação, com operários civis contratados de acordo com as especialidades.
- 4) Instalação do serviço de rádio navegação nas rotas do Correio Aéreo Militar.
- 5) Estabelecimento definitivo de normas claras e precisas regulando as relações que devem ser observadas entre este Serviço e o Departamento de Aeronáutica Civil, no que diz respeito aos serviços a serem executados em qualquer campo de pouso do País<sup>127</sup>.

Estão claras as afirmações realizadas em 1939 pelo exército estadunidense de que o Brasil não teria como proteger a região nordestina caso fosse atacada por aviões vindos do Eixo.

A questão aeronáutica nacional estava defasada tecnologicamente em relação ao restante do mundo. Tal como Getúlio Vargas, Salgado Filho também era um homem da aviação compreendendo a necessidade de desenvolver o setor aeronáutico nacional.

Uma das principais ações foi a da Campanha Nacional da Aviação (CNA), criada em 1941 e que perdurou até 1949. No artigo da historiadora Raquel França dos Santos Ferreira –Uma História da Campanha Nacional da Aviação (1940-1949): O Brasil em busca de seu “Brexit” (2012) propunha que o desenvolvimento da aviação nacional contasse com

acordos e patrocínios privados, poderia desenvolver-se e ajudar a solucionar sérios problemas como: a falta de uma aviação civil abrangente, de oportunidades de treinamento para aviadores civis e

<sup>127</sup> Diretoria da Aeronáutica Serviço de Bases e Rotas Aéreas: Relatório de Serviços de Bases e Rotas Aéreas durante o ano de 1940. Folha 7.

militares, e a ausência de um monitoramento mais efetivo da nossa costa<sup>128</sup>.

A CNA era mantida por meio de doações de empresas, empresários particulares, associação de indivíduos e pessoas físicas. Os patrocínios privados estariam ligados diretamente aos aeroclubes que eram o principal meio de formação de pilotos civis. O dinheiro arrecadado era convertido para a compra de aeronaves, reforma e/ou construção de pistas de pouso, hangares, aeródromos, etc.

Os jornais foram os principais meios de expansão da campanha para atrair a população, Salgado Filho era próximo do jornalista e empresário Assis Chateaubriand, proprietário da cadeia de jornais Diários Associados. Chateaubriand publicava artigos enfatizando na importância do desenvolvimento do setor aéreo e do papel do Ministro em dar asas ao Brasil.

A CNA tinha como papel fundamental em continuar com o projeto de uma mentalidade aeronáutica nacional,

as atividades aviatórias, trouxe para o país o germen da integração aérea nacional e, segundo as fontes consultadas, atingiu marcas numéricas significativas, como a doação de mais de mil aviões a aeroclubes do país que ajudaram a brevetar cerca de 3700 aviadores. Também trouxe incentivos financeiros, tecnológicos e fomento de empresas ligadas à aviação, como a Companhia de Navegação Aérea Brasileira, a VARIG, a Panair do Brasil, dentre outras<sup>129</sup>.

O rápido desenvolvimento a aviação civil nacional acelerou a produção de aeronaves no país e também o treinamento de pilotos. Contudo a questão que envolvia os equipamentos aéreos ainda era algo que precisava ser resolvido.

Ao assumir a pasta ficou claro para Salgado Filho que o Brasil não possuiria recursos e nem infraestrutura necessária para a modernização dos aeroportos e instalação de bases, delegando tais empreendimentos a companhias privadas desde antes da criação do Ministério.

Já nos primeiros meses da pasta o ministro encontrou uma de forma de solucionar a questão do uso das bases aéreas na região nordestina pelos

<sup>128</sup> FERREIRA, Raquel França dos Santos. Uma História da Campanha Nacional da Aviação (1940-1949): O Brasil em busca de seu Brevêt'. In: **Revista Cantareira**, edição 17/jul-dez, 2012, p. 78

<sup>129</sup> Ibidem, p. 85.

estadunidenses, e evitar indispor a política de neutralidade de Vargas para com os alemães.

A saída foi simples: criar um decreto lei que permitisse à concessão dos aeroportos a uma empresa aérea civil, que nesse caso seria a Panair que por meio do ADP iria construir, melhorar e aparelhar os aeroportos sob a supervisão da Pan Am e dos militares estadunidenses. E em 25 de julho de 1941, o Decreto-Lei Nº 3.462 autorizava a Panair do Brasil, S.A., a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador.

Andrea Rahmeier destaca que as ações de Salgado Filho em relação ao favorecimento a subsidiária da Pan Am não passou despercebida pelos alemães. De acordo com a historiadora em 03.08.1941, o adido alemão em Washington, Hans Thomsen informou ao Ministério das Relações Exteriores da Alemanha

sobre a autorização do governo brasileiro para a Panair construir ou reformar os campos de pouso do Amapá, de Belém, de São Luiz, de Fortaleza, de Natal, de Pernambuco, de Maceió e de Salvador. Também sinalizou que esta poderia ser uma forma para que, no futuro, os militares estadunidenses pudessem utilizar estes aeroportos<sup>130</sup>.

Os alemães não estavam errados, mas como acusar o Brasil de estar se aliando aos Estados Unidos por meio de uma autorização cedida a uma companhia aérea que era voltada a questão comercial? O álibi inicial de que o ADP era para o desenvolvimento comercial funcionou.

Ainda no ano de 1941 o Departamento de Aviação Civil passa a ser Diretoria de Aeronáutica Civil que continuaria responsável por tratar das questões relativas à aviação civil e comercial; controlando o registro de aeronaves e matrículas de pilotos; autorizar e fiscalizar as aeronaves civis e contratos de serviços aéreos comerciais; administrar aeroportos que são de competência do governo federal; estudar e informar os assuntos relativos à legislação nacional e estrangeira sobre Aviação Civil.

No Decreto-Lei Nº3.730, de 18 de outubro que organiza o Ministério da Aeronáutica, no Capítulo 6 das Diretorias Art. 7 informa que serão criadas oito diretorias, e entre elas estão a de Rotas Aéreas, o parágrafo 6 especifica que

---

<sup>130</sup> RAHMEIER, Andrea Helena Petry, op cit. 2009, p. 294.



competete à Diretoria de Aeronáutica Civil tratar das questões relativas à Aviação Civil e Comercial; superintender o registro de aeronaves, a matrícula e a habilitação dos aeronautas; autorizar e fiscalizar o tráfego das aeronaves civis e os contratos para estabelecimento de serviços aéreos comerciais; dirigir as administrações e serviços dos aeroportos; estudar e informar os assuntos relativos à legislação nacional e estrangeira sobre Aviação Civil<sup>131</sup>.

Através do Relatório das Atividades da Divisão do Tráfego Aéreo (DC-2) de 1942, entregue ao Ministério da Aeronáutica conseguimos saber como a aviação comercial se organizou após a declaração de guerra do governo brasileiro ao Eixo.

O relatório apresenta como chefe da divisão, desde junho, o engenheiro Roberto L. da Costa Pimentel, chefe da Divisão de Operações, ele assumiu depois que o engenheiro Jorge Marques de Azevedo deixou a chefia partindo em viagem para os Estados Unidos em missão oficial do Ministério da Aeronáutica, não havendo especificação de que missão seria essa.

Ele é dividido em três capítulos: I – Fatos relacionados com as atividades fixadas nos dispositivos regimentais da Divisão; II - Principais ocorrências durante o ano; III - Condições em que estão sendo realizados atualmente os trabalhos, apontadas as falhas de pessoal e material e as sugestões julgadas necessárias.

No capítulo I é apresentada quais são as atribuições da Divisão de Tráfego regulamentada pela Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica, através do Decreto Nº 8.531, de 12 de Janeiro de 1942:

- a) Organizar o plano geral de rotas aéreas;
- b) proceder aos estudos necessários para o estabelecimento de rotas aéreas;
- c) informar os pedidos de utilização, a título permanente ou precário, das rotas aéreas;
- d) estimar os recursos orçamentários necessários aos trabalhos anuais dos serviços subordinados à orientação da Diretoria;
- e) superintender os trabalhos relativos à conservação das rotas aéreas;
- f) proceder à uniformização dos serviços de infraestrutura das rotas aéreas que sejam de competência da D.R.;
- g) promover a execução de todos os projetos e obras relativos à construção, ampliação e aperfeiçoamento das áreas de pouso em geral;
- h) fiscalizar e orientar os trabalhos de construção dos campos de pouso; organizar o plano de execução de cada obra; fazer a

<sup>131</sup> BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.730, de 18 de outubro de 1941. Organiza o Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3730-18-outubro-1941-413890-publicacaooriginal-1-pe.html>.

apropriação dos serviços; superintender a construção dos campos de pouso das diversas zonas;

- i) inspecionar o estado de conservação das rotas aéreas;
- j) tratar das questões relativas a desapropriações, aquisições e locações dos terrenos necessários às áreas de pouso em geral e às instalações permanentes de balisamento;
- k) prever as áreas para as edificações nos campos de pouso; estabelecer os tipos de pavimentação convenientes; fixar as zonas de proteção dos aeroportos e bases.<sup>132</sup>

Todos os itens são importantes para organizar o correto funcionamento do setor comercial durante a situação de guerra e para o pós-guerra. Contudo, os itens a) e b) possuem algumas peculiaridades. No item a) está sendo estudado a concessão de novas linhas, bem como o desenvolvimento da rede aeroviária e a evolução dos transportes aéreos, dentro da política aeronáutica que convém ao país, que nesse caso interagem com a situação política e econômica provenientes da guerra, já que partes dos transportes marítimos sofrem com as ações submarinas do Eixo, desse modo, o transporte aéreo passou a assumir uma importância maior que a esperada.

O item b) trás uma informação interessante ao apresentar uma sinopse do tráfego Aéreo de 1941 e 1942, apresentando que quando a LATI foi obrigada a parar suas operações pelo governo federal, em 19 de dezembro de 1941, as suas rotas ficou

sendo feita somente por aviões norte-americanos da Pan American Airways, Inc., passando pela África, com linha ligando Monrovia a Natal, para Belém e Port-of-Spain, na frequência de uma viagem em cada sentido por quinzena.

Em compensação foi criada uma ligação entre a África, o Brasil e os Estados Unidos, feita, como a anterior, por aviões Boeing 314, de 60 passageiros, também na frequência de uma viagem quinzenal em cada sentido.

(...)

Além dos serviços entre a África e os Estados Unidos por Natal, Belém e escaladas, a frequência dos serviços da Pan American pelo Rio de Janeiro, atinge em fins de 1942, a 7 aviões semanais em cada sentido, havendo ainda uma linha semanal que atinge Belém e não prossegue pelo território nacional<sup>133</sup>..

O plano de eliminação da LATI representou uma vitória dos serviços secretos, do governo dos Estados Unidos e da Pan Am. Enfim parte do plano

<sup>132</sup> BRASIL. Decreto Nº 8.531, de 12 de Janeiro de 1942. Aprova o regulamento da Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8531-12-janeiro-1942-459300-publicacaooriginal-1-pe.html>

<sup>133</sup> Relatório das Atividades da Divisão do Tráfego Aéreo (DC-2) de 1942, entregue ao Ministério da Aeronáutica em 1942. p. 3

da Defesa Hemisférica havia eliminado as companhias aéreas do Eixo da América Latina, porém ainda havia a Condor para ser desgermanizada.

O relatório também apresenta as companhias e empresas de tráfego aéreo em funcionamento no ano de 1942 são elas: Varig com 8 rotas aéreas, todas concentradas no Rio Grande do Sul; Condor composta por 12 linhas, 6 são na região norte e nordeste, 2 no sudeste e centro-oeste, 1 em direção ao sul e uma única linha internacional ligando o Rio de Janeiro a Buenos Aires; a Panair conta com o dobro de linhas da Condor sendo 24 rotas passando por todo o território nacional composta por 7 que ligam a região norte e nordeste, 3 no centro-oeste, 6 no sudeste, 4 no sul e mais 4 rotas internacionais que ligam a capital, Rio de Janeiro, a Assunção; a VASP conta com 2 linhas na região sudeste e a NAB com 3 rotas que ligam o Rio de Janeiro a Fortaleza, Recife e Belém; a companhia Aerovias Brasil, S.A estava realizando em caráter experimental a rota Rio de Janeiro-Miami; e por último a Pan Am realizava duas linhas internacionais a Miami-Rio de Janeiro-Buenos Aires e Miami-Rio de Janeiro-Assunção.

Fica claro que a Condor perdeu espaço para a sua concorrente Panair, mas manteve a sua posição na região norte e nordeste, ainda de acordo com o relatório sobre os aeroportos a Condor contava com 67 escalas domésticas regulares e a Panair com 60, a Pan Am com 13 e a NAB com 6. Provavelmente a subsidiária da companhia estadunidense observava as ações da Condor pela região reportando a empresa mãe que informava os militares estadunidenses.

O relatório também pontua as deficiências do setor aeronáutico com a escassez de auxiliares para a manutenção de serviços de fiscalização aviários, atentando que com a exceção de dois ou três aeroportos,

os demais muito se ressentiam do elemento pessoal, posto que Pelotas, Uberaba, Poços de Caldas, Recife e Natal chegaram quase ao extremo de se encontrar acéfalos, e, ainda nos dias de hoje, nos dois primeiros, temos, até servindo, um único representante da DC<sup>134</sup>.

É proposta a criação de — Plano para a instalação e equipamentos de 25 novos aeroportos” e nos 11 já existentes totalizando em 36 que seriam melhor aparelhados para o tráfego aéreo, havia também a questão de pessoal técnico

<sup>134</sup> Relatório das Atividades da Divisão do Tráfego Aéreo (DC-2) de 1942, entregue ao Ministério da Aeronáutica em 1942. p.31-34.

para atuar nesses aeroportos. O —Plano” abria o Brasil ao mercado de produtos aeronáuticos e a necessidade de treinamento aos futuros funcionários.

O relatório salienta que a situação da guerra apresenta às carências de diversos matérias necessárias a manutenção aeroportuária composto desde a falta de máquinas de escrever a equipamentos de sinalização, iluminação e balizamento noturnos dos aeroportos. É conclusivo que o setor aéreo nacional era dependente das melhorias realizadas pelas companhias aéreas e a oportunidade de proporcionar um mercado aos equipamentos aeronáuticos vindos do exterior, nesse caso os produtos estadunidenses.

Dentro da situação de carência de materiais, os relatórios da Diretoria de Rotas Aéreas (D.R.) de 1942 e 1944 pontuam as principais necessidades presentes nas divisões de *Auxílio à Navegação Aérea* e a *Proteção ao Voo*. O diretor do D.R. de 1942 era o Coronel Aviador Álvaro Assunção de Avila, pontua que devido ao crescimento da Aeronáutica e ampliação do tráfego aéreo também crescem os serviços de controle de comunicação de rádio e informações meteorológicas, informando ser fundamental a formação de funcionários capazes para as atividades de controladores de voo, meteorologistas e radio telegrafistas, contudo não se encontram números suficientes para serem recrutados.

Quanto à questão meteorológica existe a necessidade de se adquirir mais aparelhos de controle e pessoal técnico. O material da rede de rádio é descrito como aquém do desejável devido à insuficiência e o desgaste, marcando a necessidade urgente de uma maior distribuição de verbas para aquisição de novos materiais destinada ao rádio. O diretor ainda conclui que o

resultado dessa orientação, determinada pela escassez das verbas, é sobremaneira prejudicial, pois não permitiu a existência de estoque conveniente, dando origem à falta de certos artigos não mais existentes na praça. Esse fato, determinou a solicitação de providencias urgentes por parte de Vossa Excelência para a aquisição do material nos Estados Unidos da América do Norte.<sup>135</sup>

O próprio pedido marca a deficiência do Ministério em suprir as necessidades de sua Diretoria dentro do mercado aeronáutico brasileiro. A situação perdura como é visto no relatório de 1944 do D.R. escrito pelo

---

<sup>135</sup> Relatório das Atividades da Diretoria das Rotas aéreas de 1942, entregue ao Ministério da Aeronáutica em 1943. p. 75

Tenente Coronel Aviador Francisco Assis de Oliveira Borges, Chefe da 3ª Divisão – Proteção ao Voo, no qual ele relata às precariedades voltadas a questão meteorológica, pois para a confecção das cartas meteorológicas dependem de informações servidas pelos serviços de controle meteorológico da Argentina, Uruguai, Chile, Ministério da Agricultura do Brasil, e dos boletins emitidos pelos pela Panair do Brasil S.A. e N.A.B., informando que —*“nã* são utilizadas as estações rádio da rede do Ministério da Aeronáutica porque na maioria delas não há instrumental meteorológico”<sup>136</sup>. Ao final do relatório é sugerida que devido à deficiência da quantidade de técnicos e na impossibilidade do momento para a formação de mais pessoal capacitado é recomendado ao Ministério que crie uma comissão de técnicos composto por membros do

Ministério da Aeronáutica e da Agricultura e das empresas comerciais que tenham serviço de meteorologia, para estudarem o problema e apresentarem um plano de organização de um serviço único capaz de atender as necessidade gerais da Aviação Brasileira<sup>137</sup>.

Ainda em 1944 o relatório da Diretoria de Aeronáutica Civil, sob administração do engenheiro César Silveira Grillo enviada ao Ministro Salgado Filho, pontua

que o desaparelhamento em pessoal e material a par da dependência em que está de vários outros órgão, pela estruturação do Ministério, não permitiu esta Diretoria objetivar os planos idealizados para o desenvolvimento e a segurança dos transportes aéreos, tanto mais quanto como sabe V. Excia., é precária e mal aparelhada a rede de aeroportos e suas organizações, para atender, passo a passo, ao rápido progresso da navegação aérea comercial. Importa dizer, pois que a nossa infraestrutura e as respectivas organizações acessórias, não acompanham o desenvolvimento do nosso tráfego aéreo comercial.<sup>138</sup>

A Diretoria de Aeronáutica Civil desde sua criação conseguia sustentar de maneira primária as necessidades aeroportuárias, a criação do Ministério veio para somar como mais uma força ao desenvolvimento aeroportuário nacional, contudo o fica claro que não conseguia acompanhar o

<sup>136</sup> Relatório das Atividades da Diretoria das Rotas aéreas de 1944, entregue ao Ministério da Aeronáutica em 1945. p. 33

<sup>137</sup> Ibidem, p.36

<sup>138</sup> Relatório da Diretoria de Aeronáutica Civil de 1944, Relatório das Atividades da Diretoria das Rotas aéreas de 1944, entregue ao Ministério da Aeronáutica em 1945, p.1.

desenvolvimento do setor aéreo nos quesitos de equipamentos aéreos e de pessoal técnico especializando, dependendo desse modo do suporte das empresas aéreas como o da Panair do Brasil, e também da importação de produtos para o rápido aparelhamento aeroportuário.

### 3.2 PANAIR DO BRASIL: A POSSIBILIDADE ESTADUNIDENSE

Não há dúvidas de que o governo dos Estados Unidos estava incomodado com a expansão da Condor e o que ela representava, era necessário neutralizar a presença alemã do setor aéreo brasileiro. Desde 1930 a Pan Am possuía a Panair do Brasil a sua subsidiária em nacional que correspondia às necessidades da expansão comercial do setor aéreo dos EUA.

A Panair era a alternativa da Pan Am para explorar as rotas nacionais, de acordo com o Decreto Nº 20.914, de 6 de Janeiro de 1932 que regula a execução dos serviços aeronáuticos civis no Art. 9º especifica que os transportes aéreos entre os pontos do território nacional ficam reservados às aeronaves de propriedade de empresas brasileiras.

Essa prerrogativa é reforçada pelo CBA em 1938, no Art. 48º os transportes aéreos entre pontos do território nacional ficam reservados às aeronaves brasileiras, mas existe a possibilidade de o governo permitir que as aeronaves estrangeiras façam o transporte de correspondência e de passageiros desde que não houvesse aeronaves brasileiras realizando a rota.

No décimo segundo reporte anual da Pan Am de 1939 entregue aos acionistas num pequeno trecho sobre a América Latina apresenta o desenvolvimento de uma via aérea pelo interior do Brasil ligando Pará ao Rio de Janeiro, a intenção era diminuir o percurso da rota comercial da costa leste e ligaria Rio de Janeiro, São Paulo, Montevideu e Buenos Aires em mais de 1.600 quilômetros<sup>139</sup>.

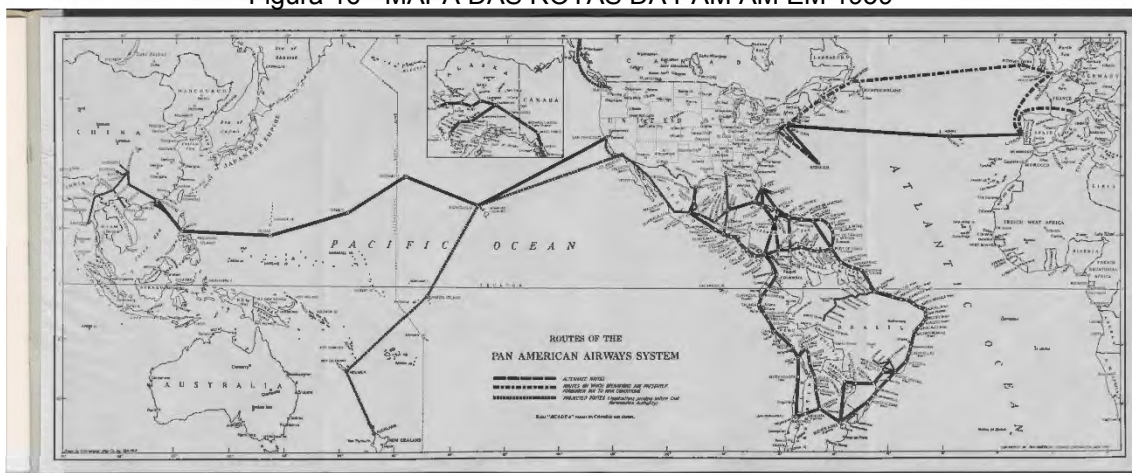
A Pan Am não obteria com facilidade o direito concessionário dos aeroportos brasileiros, por ser uma empresa estrangeira suas operações estão

---

<sup>139</sup> University of Miami Libraries: Pan American World Airways Records. Executive Twelfth annual report of the Pan American Airways Corporation. P. 09 Disponível em: <https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/3045/rec/469>

restritas aos aeroportos aduaneiros<sup>140</sup>, sendo assim coube a Panair pedir a concessão de exploração dos aeroportos que tanto interessavam a Pan Am, mesmo assim o raio de ação da companhia em 1939 era impressionante.

Figura 16 - MAPA DAS ROTAS DA PAM AM EM 1939



Fonte: University of Miami Libraries: Pan American World Airways Records. Executive Twelfth annual report of the Pan American Airways Corporation, p.25. Disponível em: <https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/3045/rec/46>

A Pan Am e suas subsidiárias controlavam toda a região litorânea da América Latina, porém não detinha uma rota que ligasse a América Latina a Europa como a Lufthansa e a LATI possuíam e que partiam diretamente do nordeste brasileiro. As rotas européias para a companhia de Trippe se resumiam via Atlântico Norte que fechava durante o inverno do hemisfério norte e que em consequência da guerra na Europa a rota civil deixou de operar, permanecendo sobre o controle militar.

Se compararmos com o mapa da figura 8 das rotas da Condor até o ano de 1940 notaremos que as rotas litorâneas são as mesmas, a principal diferença está na interiorização de linhas. Enquanto a Pan Am e a Panair investem nas rotas do norte e nordeste, a Condor investe na região de São Paulo e Mato Grosso até atingir Rio Branco no Acre, que também era rota da Panair, porém via Manaus.

Em 1940 inicia o ADP e a região nordestina por ser considerada importante para a defesa hemisférica participará do programa que foi executado pela Panair do Brasil sob a supervisão da Pan Am. Porém, o

<sup>140</sup> De acordo com o CBA, Capítulo IV Das Organizações de Terra, Art. 31º §3ºAeroporto-aduaneiro é todo aquele em que é obrigatório o pouso das aeronaves que demandam ou saem do território nacional.

governo brasileiro negociava a possibilidade do uso das bases e aeroportos locais pelo exército estadunidense.

A situação só é resolvida em 1941 quando o Ministro da Aeronáutica Salgado Filho propõe a nacionalizar a Panair, visto que a Pan Am era sócia majoritária da empresa e o presidente era o norte-americano E. B. Powers. Em 29.03.1941 o presidente passa a ser o brasileiro Cauby de Araujo e 51% das ações da Panair passam a ser de acionistas brasileiros<sup>141</sup>, desse modo os aeroportos estariam sendo concessionados a uma empresa brasileira e não romperia com a neutralidade de Vargas.

É promulgado o Decreto-Lei Nº 3.462, de 25 de julho de 1941 no qual é dado o direito concessionário a Panair do Brasil os aeroportos do Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador que permitiu a companhia aérea de construir, melhorar e aparelhar os aeroportos com a finalidade de permitir a sua utilização por aeronaves de grande porte.

Logo no Art.1 fica especificado que é de responsabilidade da Panair a ampliação das pistas, farol rotativo, luzes para assinalar os limites dos aeroportos, para demarcar as pistas, para assinalar os obstáculos nas aproximações dos aeroportos, holofotes para iluminar as pistas e usinas de emergência para energia elétrica. Na sequência do documento, no item c. será entregue ao governo os aeroportos após o período de concessão as obras, pistas e aparelhamento, instalações em geral. Esses itens abrem a oportunidade de questionar se o governo brasileiro haveria ou não a possibilidade de equipar e modernizar todos os aeroportos do país, com o implicador do desvio de recursos a outros setores mais importantes em consequência da guerra.

A concessão desses aeroportos assoma a possibilidade de uma abordagem orientada ao comércio, de acordo com o decreto a Panair obteve a concessão por 20 anos, logo abrindo oportunidades de novas rotas a Pan Am. Para o governo federal representou uma maior integração entre a região norte e nordeste do país, porém a principal beneficiária dessa concessão terminou

---

<sup>141</sup> QUINTANEIRO, Tânia. A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo brasileiro: o caso da Condor. Rev. bras. polít. int., Brasília, v. 52, n. 1, Junho 2009, p. 117. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-73292009000100006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292009000100006&lng=en&nrm=iso)



por ser os Estados Unidos, que como aponta Ioneida Cunha essa concessão não evidenciou a quem olhava de fora que serviria a fins militares.

Além de da região nordestina, a rota amazônica era indispensável devido à campanha da borracha comandada pelos norte-americanos através Rubber Development Corporation, na região operavam os aerobotes Fairchild Cachimbinho e os Sikorsky-43<sup>142</sup>.

Politicamente a Panair passou realizar a cartilha estadunidense no relatório anual da Pan Am de 1941, a companhia —~~a~~ cooperação com os governos dos Estados Unidos e do Brasil, estendeu suas rotas para a maior parte do território que anteriormente era servido por companhias aéreas controladas pelo Eixo dentro do Brasil”<sup>143</sup>. Era o programa da defesa hemisférica que tinha como um de seus objetivos diminuir, mas de preferência eliminar, a presença de companhias aéreas do Eixo, o alvo no caso era Condor e a LATI.

O ano de 1941 é extremamente significativo ao conceder o direito das bases e aeroportos do nordeste a Panair, permitindo o que os militares estadunidenses obtivessem o controle das regiões de interesse estratégico a Defesa Hemisférica. Também marca o início do programa de desgermanização do espaço aéreo brasileiro a partir da eliminação da LATI e passando as suas rotas a Pan Am, que finalmente de tinha uma linha que ligava o saliente nordestino a costa africana que demonstrou ser uma dos meios de abastecimento das tropas estadunidenses que se encontravam no norte da África.

Vargas ainda não havia declarado guerra às potências do Eixo, mas o Ministro Salgado Filho já havia alinhada a pasta a causa Aliada, e principalmente aos interesses militares e comerciais dos EUA.

---

<sup>142</sup> PEREIRA, Aldo. Breve história da aviação comercial brasileira. Rio de Janeiro: Europa, 1986, p. 328.

<sup>143</sup> Texto original: “in cooperation with the United States and Brazilian governments, extended its routes to most of the territory previously served by axis-controlled airlines within Brazil”. In:

University of Miami Libraries: Pan American World Airways Records. Executive Annual report for 1941, p.11. Disponível em: <https://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/3082/rec/2>

#### 4. LATIN AMERICA AIR TRANSPORTATION: UM ESTUDO DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

##### 4.1 O ESTUDO SOBRE O SETOR AÉREO LATINO E A POSSIBILIDADE MERCADOLÓGICA

O documento analisado é um relatório produzido pela OCIAA e faz parte de conjunto de relatórios entregues ao presidente Roosevelt sobre as instalações marítimas, ferroviárias, rodoviárias e aeronáuticas que são consideradas vitais para a segurança hemisférica.

O relatório *Latin American Air Transportation*<sup>144</sup> de 14 de junho de 1941, foi realizado pelo consultor especial de aviação William A. M. Burden que o preparou para Office for Coordination of Commercial and Cultural Relations between the American Republics.

A escolha de William A. M. Burden para redigir o estudo sobre o desenvolvimento da aviação na América Latina é devido ao seu conhecimento na área. Burden estudou em Harvard voltado para o setor de análise econômica e frequentou cursos voltados à aviação no Instituto de Tecnologia de Massachusetts. Após se formar em 1927 em Harvard, Burden foi contratado como analista de pesquisa de aviação para a Brothers Harriman & Company, na qual realizava pesquisas aprofundadas e a análise de companhias aéreas dentro da indústria aeronáutica. Nos anos de 1932 a 1938 trabalhou para a Scudder, Stevens e Clark, empresa de investimentos privados, e de 1939 a 1941 trabalhou como analista da Aviation Investment Trust em Nova York.

Burden em 1941 chegou a ser diretor da Lockheed Aircraft Corporation, e durante a Segunda Guerra atuou como vice presidente do Defense Supplies Corporation, uma agência governamental, foi fundamental na campanha bem-sucedida de Washington para eliminar a influência do Eixo da aviação civil na América Latina. De 1942 a 1943 assumiu o cargo de assistente especial nos

---

<sup>144</sup> Documentação do National Archives and Records Administration (NARA): Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President 's Secretary' s File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945.** Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

assuntos de aviação, segurança e comércio, com supervisão do CAA, e de 1943 a 1947 trabalhou como assistente de segurança do comércio aéreo.

Por deter um amplo conhecimento da indústria da aviação, é recomendado a Burden que redija um documento sobre o desenvolvimento do setor aéreo e como poderia ser organizado dentro do programa de defesa hemisférica do Governo dos Estados Unidos.

O relatório inicia trazendo uma análise de todo o setor aéreo latino americano que é dividido em 4 partes e tem como principal função auxiliar no entendimento acerca do desenvolvimento da aviação comercial e como eliminar a ameaça do Eixo no setor aéreo. A aviação civil brasileira é um elemento apresentado com muito esmero por parte do documento, que tenta reconstruir um pequeno histórico da aviação no Brasil.

Na parte 1 ele inicia apresentando o desenvolvimento cultural e econômico da América Latina relacionando o histórico da colonização e da imigração européia como um elemento facilitador para o desenvolvimento de companhias aéreas estrangeiras. Atentando principalmente para o pioneirismo alemão representado pela SCADTA, Sindicato Condor e Lloyd Aereo Boliviano (LAB). É interessante notar que o documento não cita a Viação Aérea Rio Grandense (VARIG) devido ao fato da companhia atuar somente no estado do Rio Grande do Sul o risco apresentado ao governo americano era baixo

Na documentação Sindicato Condor é apresentada em 1941 como:

início da atividade de transporte aéreo alemão no Brasil e de considerável importância, pois o Brasil se tornaria a base das operações aéreas alemãs no continente - um desenvolvimento lógico em vista de sua grande população alemã e posição estratégica em qualquer rota aérea para a Europa. A Deutsche Luft Hansa, o monopólio de propriedade do governo alemão que assumiu o controle da maioria das numerosas empresas de transporte aéreo alemãs em 1926, teve um interesse substancial na Condor desde o início, um interesse que mais tarde (1935-1940) tornou-se de grande importância quando a Condor se tornou a controladora em substância, se não na forma, da maioria das operações aéreas alemãs na América do Sul.<sup>145</sup>

---

<sup>145</sup> Texto original -(...)this beginning of German air Transport activity in Brazil is of considerable significance, for Brazil was to become the base of German airline operations throughout the continent – a logical development in view of its large German population and strategic position on any air route to Europe. Deutsche Lufthansa, the German government owned combine which took over most the multitudinous German air transport companies in 1926, has had a substantial interest in Condor from the first, an interest which later (1935-1940) became of great significance when Condor became the parent in substance, if not in form, of the majority of German airline operations in South America". In: Rockefeller, Nelson. National Archives

Considerando a importância do pioneirismo estrangeiro, os EUA não poderiam ficar atrás das empresas européias pelo mercado Latino Americano, elencando que os três motivos principais para o governo subsidiar rotas aéreas internacionais na América Latina são:

1º Uma tentativa de promover a comunicação internacional para fins de prestígio e propaganda nacional nas áreas culturais, comerciais e políticas;

2º Desenvolvimento do setor para um novo comércio;

3º O valor militar indireto que o desenvolvimento das linhas aéreas em regiões estratégicas.

Esses três pontos são importantes para a construção da política estadunidense em relação ao setor no Brasil, pois tal como a Condor a Panair era o meio divulgador das políticas norte-americanas, e com a implementação de novas rotas haveria a necessidade de o governo brasileiro adquirir os modernos equipamentos de navegação aérea, além claro do valor militar que as instalações aeroportuárias oferecem.

Das páginas 18 a 20, o relatório apresenta brevemente o surgimento da Lufthansa na Europa e o início das operações para cruzar o Atlântico Sul, comentando com certa preocupação da rota que liga o Brasil a Europa por meio dos navios catapultas, que desde 1934 operavam com extrema regularidade possuindo voos uma vez por semana.

Ele passa a analisar brevemente o histórico do desenvolvimento aéreo dos EUA, destacando o papel da Pan Am em iniciar as rotas de mala postal que ligavam o país a América Latina, salientando a importância que a companhia possui frente ao que o documento apresenta como uma negligência britânica em não ter explorado rotas no continente americano, pontuando que —~~No~~ há uma única companhia aérea controlada ou operada pela Grã-Bretanha em toda a área, com a possível exceção da recém-inaugurada British West Indian Airways”<sup>146</sup>.

---

Identifier: 16620701. Collection: **President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration)**, 1933 – 1945. pp.11-12 Disponível Em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

<sup>146</sup> Texto original: “(..) there is not a single British controlled or operated airline in the entire area with the possible exception of the recently inaugurated British West Indian Airways”. In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier:16620701. Collection: **President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration)**, 1933 – 1945. pp.11-12. Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

A análise contínua apresenta uma tabela interessante sobre o transporte aéreo na América Latina de 1927-1934.

QUADRO 2 - TRANSPORTE AÉREO LATINO 1927-1934

<b>Position of Leading Nation in Latin American Air Transportation 1927-1934</b>						
	Route Miles		Miles Flow		Passenger Miles	
<b>Country</b>	1927	1934	1927	1934	1927	1934
<b>United States</b>	600	26.300	33.00	1.374.000	1.045.000	39.038.000
<b>Germany</b>	2.300	6.200	396.000	1.530.000	445.000	5.926.000
<b>France</b>	2.900	2.900	43.000	327.000	—	—
<b>Other</b>	—	13.500	—	2.558.000	—	3.032.000
<b>Total</b>	5.800	48.900	472.000	11.789.000	1.490.000	47.996.00

Fonte: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier:16620701. **Collection: President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945.** pp.37. Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

Nela é perceptível a expansão das linhas da Pan Am em apenas 7 anos. Esse dado ajuda a construir uma imagem positiva da empresa ao governo estadunidense, pois a empresa em 1934 já havia voado mais que a sua concorrente alemã significando que em teoria o seu mercado latino estava bem estabelecido, principalmente pelo fato de 1929-1930 estar iniciando instalações de equipamentos aeroportuários para iniciar os voos por instrumentos, que já aconteciam nas linhas domésticas americanas.

O relatório dá a entender que o período de pioneirismo no setor aéreo latino termina em 1934, e inicia a parte III chamando o período de 1935-1941 de expansão e rivalidade política entre a empresa estadunidense e a alemã.

Iniciando com a expansão alemã pela primeira vez é escrito algo sobre a Varig, ainda que numa pequena nota:

As operações alemãs no Brasil foram expandidas pela Varig, uma pequena empresa local controlada pela Alemanha que opera no Estado do Rio Grande do Sul. A Varig estendeu sua rota Porto Alegre - Pelotas até se conectar com a PLUNA, empresa uruguaia recém-formada que operava de Montevideu até a fronteira com o Brasil<sup>147</sup>.

<sup>147</sup> Texto original: –German operations in Brazil were further expanded by Varig, a small German controlled local company operating in the State of Rio Grande do Sul. Varig extended its Porto Alegre – Pelotas route until it connected with PLUNA, a newly formed Uruguayan

Mesmo ela sendo uma das empresas pioneiras do setor aéreo brasileiro com operações desde 1929, ela só passa a ser compreendida como provável problema aos interesses dos EUA por possuir uma conexão aérea com a companhia Uruguaya Pluna que era uma das subsidiárias da Lufthansa.

Já a Sindicato Condor é apresentada como a principal empresa alemã a atuar no Brasil servindo como

o principal meio pelo qual a expansão alemã foi realizada. Embora constituída no Brasil, o capital da empresa é indubitavelmente alemão e a Condor certamente recebeu ajuda financeira regular da Alemanha. A sua gestão é composta por alemães ou brasileiros com tendência para a Alemanha. Os luxuosos diretores da empresa no Rio de Janeiro e as extensas campanhas publicitárias excedem em muito qualquer coisa que possa ser justificada pelo escopo de suas operações comerciais<sup>148</sup>.

A companhia era uma das principais formas do governo alemão de divulgar publicitariamente o governo nazista no Brasil, e o próprio relatório pontua que a expansão das atividades das companhias aéreas alemãs deve ser considerada não só como um impulso comercial, mas principalmente de propaganda ao governo alemão. Assim, a Condor e empresas aéreas que utilizassem equipamentos alemães poderiam fazer parte da —*Lista Negra*”<sup>149</sup> estadunidense.

(...) a Condor estendeu substancialmente sua operação local no Brasil, obtendo contratos de subsídio do governo brasileiro em várias rotas. Entre eles estava uma rota quase totalmente desprovida de possibilidades comerciais que se ramificava de sua linha continental de Corumbá a Porto Velho, nas profundezas do interior brasileiro. Foi sugerido que a Condor estava ansiosa para obter essa rota como desculpa para operar sem ser observado em uma localidade não

---

company which operated from Montevideo to the Brazilian border”. In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945**, pp.45 Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

<sup>148</sup> Texto original: (...) the principal medium through which the German expansion was carried out. Although incorporated in Brazil, the capital of the company is beyond doubt German and Condor has certainly received regular financial aid from Germany. Its management consists of German or Brazilian nationals with German leaning. The company's lavish officers in Rio de Janeiro and extensive advertising campaigns far exceed anything that can be justified to the scope of its commercial operations. In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945**. pp.44 Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

<sup>149</sup> QUINTANEIRO, Tânia. Dilemas da cooperação: conflitos gerados pela política das "Listas Negras" no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. In: **Revista brasileira de política internacional**, Brasília, v. 49, n. 2, Dez. 2006, pp. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-73292006000200005&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292006000200005&lng=en&nrm=iso)

muito longe do Canal do Panamá. Nestes dias de aeronaves de longo alcance, a sugestão não parece totalmente fantasiosa.<sup>150</sup>

O historiador R. S. Rose em sua obra —*Uma das coisas esquecidas: Getúlio Vargas e o controle social no Brasil – 1930-1954*” (2001) aponta a possibilidade de a rota e os aeroportos na região poderiam servir de apoio a uma tentativa de golpe integralista no Brasil<sup>151</sup>. A companhia obteve o direito pela linha de Corumbá-Cuiabá em 1930, e estendeu até Porto Velho em 1938, mas é importante notar que parte da rota também era do CAM e cobria a região de Mato Grosso.

O relatório continua e é perceptível o incômodo dos estadunidenses em relação à expansão da companhia e o apoio que

a Condor tem prestado assistência a quase todas as operações alemãs e afiliadas da Alemanha na América do Sul. Ela empresta aeronaves em caso de necessidade e não é incomum ver JU-52 pertencentes e controlados pela empresa alemã nas companhias de registro peruano, equatoriano, argentino e chileno nas oficinas mecânicas da Condor no Rio de Janeiro para revisão.<sup>152</sup>

A presença dos Junker Ju 52 alerta sobre o alcance aéreo que as empresas alemãs teriam, principalmente por ser uma aeronave tri-motor sendo a velocidade máxima de cruzeiro 129,59 knot a uma altitude de 1.700 pés<sup>153</sup>, autonomia de voo de 4 horas e capacidade para 17 pessoas, podendo ser equipado com flutuadores para operar como um hidroavião e assim atingir regiões distantes que não possuíam instalações aeronáuticas terrestres.

<sup>150</sup> Texto original: “(…) Condor substantially extended its local operation in Brazil, obtaining Brazilian government subsidy contracts on a number of routes. Among them was a route almost completely lacking commercial possibilities which branched off from its continental line até Corumbá to Porto Velho in the depths of the Brazilian interior. It has been suggested that Condor was anxious to obtain this route as an excuse to operate unobserved in a locality not too far from the Panama Canal. In these days of long range aircraft the suggestion does not appear entirely fanciful”. In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945.** pp.45 Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

<sup>151</sup> ROSE, R.S.. op. cit., 2001, pp. 185-186.

<sup>152</sup> Texto original: “Condor has been of assistance to almost all the German and German affiliated operations in South America. It lends them airplanes in case of necessity and it is not unusual to see JU-52s belonging to such German controlled companies of Peruvian, Ecuadorean, Argentine and Chilean registry in Condor's Rio de Janeiro shops for overhaul”. In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945.** pp.45 Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

<sup>153</sup> O nó (knot) e o pés são medidas convencionais da aviação, sendo oriundas da tradição marítima. O nó é uma unidade de medida de velocidade equivalente a uma milha náutica por hora, ou seja, 1.852 m/h, já 1 pé equivale a 0,3048 metros.



Indo para a parte IV há uma nota sobre a LATI datando que o início de operações em no Brasil foram 1939, ele apresenta um comentário interessante de que —do ponto de vista da política das concessões, os italianos, longe de ajudar os interesses alemães, parecem aproveitar ao máximo a suspensão da Lufthansa para se inserirem em território sul-americano”<sup>154</sup>. O curioso do comentário é o fato de demonstrar que as companhias aéreas se comportam minimamente como concorrentes dentro do espaço e do mercado aéreo, mesmo que ambas as empresas representassem o Eixo, porém parte dos interesses de expansão comercial prevalece.

No relatório é apresentado brevemente o desenvolvimento aeronáutico na América Latina de 1929 a 1940, mas o que chama atenção é o capítulo sobre a política futura para o setor durante a guerra, as operações da Pan Am na América Latina e principalmente no Brasil são consideradas de extrema importância para neutralizar a presença das companhias do Eixo e o risco que elas apresentam para a Defesa Hemisférica.

Além do mais, a empresa serve ao interesse de expansão comercial do setor aéreo dos EUA no Brasil e também como uma futura substituta do mercado alemão. As linhas da Panair passam a competir com as da Condor já em 1940, acompanhando a empresa alemã na interiorização das rotas aéreas.

Do ponto de vista positivo, não há dúvida de que uma forte indústria de transporte aéreo latino-americana, controlada e administrada tanto quanto possível por latino-americanos, é a proteção mais eficaz possível contra a penetração aeronáutica europeia no futuro. É para o melhor interesse dos Estados Unidos que a América Latina seja forte aeronauticamente e devemos estar dispostos a fazer sacrifícios imediatos e de longo prazo para atingir esse fim. Isso não significa que devemos jogar fora nossa forte posição atual no transporte aéreo local por anotar ou fazer empréstimos generosos para a construção de companhias aéreas latino-americanas em um espírito de filantropia sentimental. Será inútil sacrificar nossos interesses totalmente na esperança de comprar cooperação. Existem, no entanto, certas etapas práticas pelas quais podemos ajudar a desenvolver o transporte aéreo na América Latina em uma base comercial. Essas etapas devem ser parte integrante de nosso programa contra as influências do Eixo

Entre os vários métodos, a venda de equipamentos dos EUA para companhias aéreas de boa-fé latino-americanas em uma base favorável pode constituir um poderoso estímulo para o

<sup>154</sup> Texto original: “from the standpoint of policy and concessions, the italian, far from helping german interests, appear to be taking full advantage of LuftHansa’s suspension to entrench themselves in South American territory”. In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President’s Secretary’s File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945.** 67-68 Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/1662070>



desenvolvimento do transporte aéreo local, particularmente quando combinada com alguma assistência técnica operacional.<sup>155</sup>

Notamos que o relatório apóia o desenvolvimento aeronáutico latino americano, desde que ele seja para evitar o avanço de companhias estrangeiras, no caso as européias, mas ao mesmo tempo já se prepara o mercado para a venda dos produtos dos EUA.

Fica claro que o setor aéreo civil e comercial é uma forma de combater as influências alemãs, pois eles estariam lutando diretamente contra um braço político-militar do governo alemão em um campo considerado de importância vital para a defesa dos Estados Unidos.

Mas a questão comercial não é esquecida.

Nosso programa de longo prazo, que entrará em vigor após a guerra, pode ser abordado de uma forma mais deliberada, pensada não vagarosamente. Deve se basear, tanto quanto possível, em princípios econômicos sólidos e na comunidade de interesses muito real entre nós e a América Latina em questões de aviação. Deve ser amplo em razão do tamanho da área envolvida e da importância das apostas comerciais e políticas a serem conquistadas<sup>156</sup>.

A conclusão do relatório nos permite entender que após os conflitos decorrentes da guerra o setor aeronáutico sairá mais forte, no caso brasileiro as negociações já começam em 1942 devido à necessidade de se atualizar o

---

<sup>155</sup> Texto original: -From the positive standpoint there is no question that a strong Latin American air transport industry, controlled and managed as far as possible by Latin Americans, is the most effective possible protection against future European aeronautical penetration. It is to the best interest of the United States that Latin America be strong aeronautically and we should be willing to make immediate and long term sacrifices to achieve that end. This does not mean that we should throw away our present strong position in local air transportation for nothing or make lavish loans for the building up of Latin American airlines in a spirit of sentimental philanthropy. It will be futile to sacrifice our interests foolishly in the hope of buying cooperation. There are, however, certain practicable steps by which we can help develop Latin American air transportation on a business-like basis. These steps should form an integral part of our program against Axis influences.

Among the various methods the sale of U.S. equipment to bona fide Latin American airlines on a favorable basis can constitute a powerful stimulus to local air transport development, particularly when combined with some technical operating assistance". In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945.** pp.138. Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

<sup>156</sup> Texto original: -Our longer term program which will come into effect after the War can be approached in a more deliberate, though not in a leisurely, fashion. It must be based as far as possible on sound economic principles and on the very real community of interests between ourselves and Latin America in aviation matters. It must be broad in scope because of the size of the area involved and the importance of the commercial and political stakes to be won". In: Rockefeller, Nelson. National Archives Identifier: 16620701. **Collection: President's Secretary's File (Franklin D. Roosevelt Administration), 1933 – 1945.** pp.177-178. Disponível em: <https://catalog.archives.gov/id/16620701>

setor aeronáutico como foi apresentado no relatório da Divisão do Tráfego Aéreo do Ministério da Aeronáutica.

É, também, intrigante notar que o relatório só se pronuncia sobre as companhias aéreas e as ações dos governos, mas não apresenta o nome dos representantes políticos. Provavelmente para evitar um mal estar que poderia ser ocasionado entre as nações latinas americanas para com os Estados Unidos caso o relatório viesse a público, havendo também a questão mercadológica que será de certo modo atendida devido à necessidade da regulamentação do setor da aviação civil internacional que aconteceu ainda durante a segunda Guerra mundial.

No *History of the office the coordinator of inter –American affairs*, 1947, é apresentado que em abril de 1941 presidente dos Estados Unidos reservou \$ 8.000.000 de seu Fundo de Emergência para eliminar a ameaça representada pelas companhias aéreas controladas pelo Eixo, criando o Defense Supplies Corporation que tinha como responsabilidade de fornecer aviões e técnicos necessários para garantir que o serviço de transporte essencial nas repúblicas americanas não sofrem reduções com as eliminações das operações do Eixo<sup>157</sup>.

Com a eliminação da LATI sobrou a Condor que ainda precisava ser eliminada. A Pan Am tinha o interesse em adquirir as rotas da companhia, passando para a sua subsidiária, a Panair, o que a tornaria na principal empresa de transporte aéreo no Brasil. Em dezembro de 1941 a Condor começou a sofrer com os cortes de combustível da Standard Oil cancelando as operações na América do Sul.

Para que a companhia continuasse funcionando foi proposta a troca dos funcionários alemães por técnicos brasileiros, mesmo assim o governo estadunidense desconfiava da Condor e tentou adquirir o controle acionário da empresa. Porém, o governo brasileiro havia orientado para que não fossem aceitas as propostas de venda as empresas norte-americanas, porque se pretendia manter a Condor como empresa nacional<sup>158</sup>.

---

<sup>157</sup> ROWLAND, Donald, W. (dir.). **History of the Office of the Coordinator of Inter-American Affairs** – Historical Reports on War Administration, Washington: Government Printing Office, 1947, pp. 28.

<sup>158</sup> INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA op. cit. 1991 pp.300

A Condor então seguiu com um programa para nacionalizar todo o seu capital e pessoal, os funcionários estrangeiros foram dispensados e seu capital simbólico era de 100 contos de réis<sup>159</sup>.

Em agosto de 1942 em consequência da declaração de guerra do governo brasileiro ao Eixo, via Decreto-Lei Nº 4.614, de 25 de agosto de 1942 foi incorporado ao Patrimônio Nacional o crédito de que é titular a sociedade —~~D~~utsche Lufthansa A.G.”, domiciliada na Alemanha, e devedora a sociedade comercial —~~S~~erviços Aéreos Condor Limitada, tomando-a como propriedade do governo brasileiro. Pelo Decreto Nº 5.197, de 16 de janeiro de 1943, a Condor mudou de nome para Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, Ltda.

O governo estadunidense pode não ter conseguido adquirir a Condor para uma de suas empresas aéreas, mas conseguiu enfraquecer a presença alemã e —~~a~~umentou sua influência mediante o fornecimento de recursos técnicos e humanos à Cruzeiro do Sul”<sup>160</sup>.

A eliminação das companhias aéreas do Eixo apresentou uma questão que era o fato de não haver pessoal qualificado para operar as empresas aéreas que foram criadas, pois com a eliminação dos técnicos alemães quem iria assumir os procedimentos de operação? Devido a isso foi criada a proposta de um o programa pela OCIAA e realizada pela CAA com os fundos financeiros do Defense Supplies Corporation para o treinamento de pilotos, mecânicos e engenheiros latino-americanos operarem as várias companhias aéreas comerciais.

Foi organizado um comitê formado por representante do exército, da marinha e da CAA, que

recomendou um conjunto de livros para tradução e impressão para uso nas outras repúblicas americanas, de modo que terminologia e métodos de instrução padrão pudessem ser estabelecidos lá. Embora o projeto tenha demorado algum tempo, eventualmente vários manuais foram traduzidos e impressos<sup>161</sup>.

O Brasil foi um dos países latinos que receberam esses materiais, no caso da aviação civil chegaram em 1947, a distribuição ocorreu pelo Ministério da Aeronáutica via Diretoria de Aeronáutica Civil sendo entregues às escolas

---

<sup>159</sup> PEREIRA, Aldo. op. cit.1986, pp.119.

<sup>160</sup> FAY, Cláudia Musa. Op cit, 2020, pp.97

<sup>161</sup>

de aviação e aeroclubes. Eles são considerados boletim técnico do —Manual do treinamento do piloto civil” com a tradução autorizada do boletim Nº 23 (edição de setembro de 1941) da CAA do Departamento do Comércio dos Estados Unidos.

Donald W. Rowland apresentou que a OCIAA passou a ter uma menor participação no programa de aviação, devido ao fato de que a maior parte responsabilidade está ligada ao CAA.

A distribuição dos materiais e do treinamento visando o aprendizado e atualização do pessoal brasileiro para a operação e manutenção dos equipamentos aeronáuticos, ofertado pelos Estados Unidos, influenciará no desenvolvimento de vínculo mercadológico e até possivelmente ideológico, visto que os primeiros instrutores são de origem norte-americana. Com a ausência da concorrência européia, temos um espaço vago que é a oportunidade para a expansão dos assuntos políticos e comerciais dos EUA, pois o setor aéreo civil não vende tão somente um meio de transporte, vende também uma ideia de agilidade, conforto e liberdade individual.

#### 4.2 A CONVENÇÃO DE CHICAGO E O COMÉRCIO

Existia um problema referente ao setor aéreo internacional que vinha desde 1910<sup>162</sup> que eram as Convenções Aéreas Internacionais, pois o avião não está circunscrito somente ao território de sua bandeira, ele é um fator importante de integração entre os países e continentes e são necessárias as regulamentações aéreas que são debatidas durante o conflito principalmente a questão de soberania dos espaços aéreos de permissão ou não para sobrevoos; dificuldades linguísticas nas comunicações; cartas aéreas despadronizadas e a falta de leis que padronizasse normas específicas válidas para todos os países<sup>163</sup>. Sendo assim, cada país possuía a sua própria regulamentação,

---

<sup>162</sup> Convenção de Paris na qual se tentou formular os princípios de direito internacional relativos à navegação aérea. Contudo, essa conferência não logrou o nível de uma convenção internacional, em consequência dos desacordos fundamentais entre os estados participantes ao que toca no direito da aeronave estrangeira voar sobre o território de outro país.

<sup>163</sup> DA SILVA, Américo Luis Martins. **Direito Aeronáutico e do Espaço Exterior – Volume 3: Do Pessoal Aeronáutico - Dos Serviços Aéreos - Contrato de Transporte Aéreo - Responsabilidade Civil**. Edição do Kindle, 2015, posições 9994, 10021.

como sabemos no caso brasileiro tínhamos o CBA, de 1938, que já em seu segundo artigo específica de maneira direta que o —~~direito~~ direito aéreo é regulado pelas Convenções e Tratados a que o Brasil tenha aderido ou ratificado e pelo presente Código”<sup>164</sup>. Desta maneira —asnormas básicas que regulam o transporte aéreo internacional no Brasil, são aquelas contidas na *Convenção para Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional* (Convenção de Varsóvia de 1929)”<sup>165</sup>, que passou a uniformizar as regras relativas à responsabilidade civil no transporte aéreo internacional seja de pessoas, bagagens ou mercadorias.

A Convenção de Varsóvia ela termina por desempenhar ~~um~~ papel essencial no apoio ao desenvolvimento do setor e estabelecendo um conjunto de princípios, a maioria dos quais ainda são efetivos e constituem a base da lei moderna da aviação”<sup>166</sup>, contudo ela não tinha por função regulamentar as bases da estrutura aeroportuária e as questões econômicas relacionadas às competições tarifárias entre companhias aéreas.

A Segunda Guerra trouxe para debate o comércio aéreo e as operações intercontinentais realizadas pelas empresas aéreas, a Pan Am era a principal empresa estadunidense a se beneficiar diretamente de não existir uma regulamentação definitiva ao setor, pois por meio do ADP ela negociava diretamente com os governos estrangeiros o direito de operar as rotas internacionais, —assuindo responsabilidade não-oficial pelos aspectos de aviação da política externa americana”<sup>167</sup> e que obteve sucesso na América Latina, porém em relação à Europa o governo britânico havia determinado em 1939 que as rotas aéreas transatlânticas eram de interesse nacional e só seriam aprovadas quando as nações pudessem oferecer serviços similares<sup>168</sup>.

E frente à importância que o comércio aéreo internacional teria no pós-guerra o Departamento de Estado dos Estados Unidos e a CAB concluíram que

<sup>164</sup> BRASIL. Decreto-Lei Nº 483, de 8 de junho de 1938. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.htm). Acessado em: 29/11/2017

<sup>165</sup> DA SILVA, Américo Luis Martins. op cit, Edição do Kindle, 2015, posição 10366

<sup>166</sup> Texto original: ~~(...)~~ playing an essential role in supporting the development of the sector and establishing a set of principles, most of which are still effective and constitute the basis of modern aviation law”. In: [https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/the\\_warsaw\\_system\\_on\\_air\\_carriers\\_liability.htm](https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/the_warsaw_system_on_air_carriers_liability.htm).

<sup>167</sup> CROUCH, op cit. pp.643.

<sup>168</sup> Idem

as questões relativas ao tráfego aéreo internacional deveriam ser negociadas entre governos<sup>169</sup>. Era vital aos Estados Unidos que as bases de uma organização estivessem pré-estabelecidas, pois garantiriam um poder e prestígio para indústria e governo no pós-guerra, e para tanto o chefe da CAB Lloyd Welch Poche, tinha planos para definir uma rede de 20 rotas aéreas ligando a América, Europa, Ásia, África e Austrália<sup>170</sup>.

Sendo assim, em 1943 se iniciam negociações entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha na tentativa de estabelecer uma regulamentação à aviação civil internacional, a jurista Maria Bernadete Miranda pontua que a Grã-Bretanha desconfiava dos interesses dos norte-americanos, também não desejava perder a imagem de uma grande potência e preservar o *Commonwealth* defendendo uma política —através da qual pudesse mais facilmente administrar a sua frota de aviões e infra-estrutura aeronáutica em todos os seus territórios<sup>171</sup>.

Os Estados Unidos também havia iniciado negociações com o Canadá, e Austrália e Nova Zelândia que em conjunto propunham a criação de uma única aérea global operada pelos países participantes<sup>172</sup>. E em 11 de setembro de 1944 o governo estadunidense enviou 55 convites às nações do mundo, excluindo as inimigas. A historiadora Claudia Musa Fay (2013) pontua que a Arábia Saudita declinou do convite e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas compareceram, porém se retiraram antes dos inícios dos trabalhos devido ao convite a Espanha e Portugal, mas não a Argentina por ser fascista, questionando assim o posicionamento norte-americano.

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional foi sediada na cidade de Chicago de 1º de novembro a 7 de dezembro de 1944, e ficou conhecida como a Convenção de Chicago de uso oficial pelos principais órgãos responsáveis pela aviação civil internacional e por todos os seus membros signatários, tendo como função regulamentar todo o espaço aéreo civil e de

---

<sup>169</sup> Idem

<sup>170</sup> Ibidem, pp. 644.

<sup>171</sup> MIRANDA, Maria Bernadete. O Período da Diplomacia no Ar e a Segurança de Voo no Sistema de Aviação Civil. In: **Revista Eletrônica Direito, Justiça e Cidadania**, volume 5, nº 1, 2014, pp.03.

<sup>172</sup> CROUCH, op cit. pp.644.

reconhecer o princípio da soberania de um Estado contratante no espaço aéreo sobre o seu território.

O Brasil como país convidado enviou uma delegação formada pelo Dr. Hahnemann Guimarães, Procurador Geral da República; Dr. Alberto de Mello Flores, Diretor de Obras do Ministério da Aeronáutica; e o Tenente-Coronel Aviador Clóvis Monteiro Travassos, Adido Aeronáutico junto à Embaixada do Brasil em Washington. A delegação representava os interesses nacionais e principalmente o direito da soberania do ar de cada país.

Os debates duraram cinco semanas, os Estados Unidos defendiam uma política de livre concorrência do ar, enquanto os ingleses propunham proteger o espaço aéreo da livre competição pelo setor. O posicionamento britânico prevaleceu e reafirmou a soberania exclusiva que cada país possui sobre o seu espaço aéreo, toda aeronave deve possuir registro em seu país de origem e haveria a possibilidade de as nações realizarem acordos bilaterais.

Também foram estabelecidas as cinco liberdades do ar pelo chefe da delegação estadunidense Adolf Berle<sup>173</sup>, elas permitem os direitos de tráfego às empresas aéreas de um país para operar no território do outro país ou além deste. São elas:

1. Direito ao sobrevôo do território de outro país;
2. Direito de escala técnica no território de outro país para fins não comerciais;
3. Transporte de passageiros e carga do território do país e nacionalidade da aeronave para o território do outro país contratante;
4. Transporte de passageiros e carga do território o outro país contratante para o de nacionalidade da aeronave (voo de volta);

---

<sup>173</sup> Adolf Augustus Berle Jr. possui formação em história por Harvard e doutorado em direito pela mesma instituição. Em 1932, era membro do brain trust, que é um grupo de conselheiros próximos a políticos e grandes executivos os auxiliando na tomada de decisões estratégicas. Berle era conselheiro sobre os assuntos econômicos e chegou a redigir parte da legislação do New Deal e durante a Segunda Guerra participou do desenvolvimento da Política de Boa Vizinhança com a América Latina e do estabelecimento da Convenção de Chicago sobre a aviação civil internacional, representando os interesses dos Estados Unidos durante a convenção.

5. O direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave.

A Convenção de Chicago teve como proposta o desenvolvimento da aviação civil, a preservação da Paz Mundial, e para que o serviço aéreo internacional se estabelecesse de forma qualitativa e econômica, foi criada a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)<sup>174</sup>.

A OACI passou a regulamentar normas e práticas recomendadas para a aviação civil internacional e políticas em apoio à aviação civil segura, eficiente e economicamente sustentável. Desta maneira a OACI visa garantir que os seus Estados membros sejam locais seguros para o desenvolvimento da aviação e que cada Estado esteja operando de acordo com as regulamentações internacionais, cada país membro é configurado como um local seguro para o desenvolvimento da aviação o que é considerado um elemento atrativo para desenvolvimento do setor aeronáutico.

O Brasil assinou a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional no dia 07 de dezembro de 1944, foi ratificada em 08.07.1946 é promulgada pelo Decreto número 21.713 de 27 de agosto de 1946, porém só entrou em vigor em 04.04.1947 e a partir desta data o Brasil passou a ser um membro da OACI.

Passaram se dois anos para a que a aviação civil e as questões aeroportuárias se adequassem às normas adotadas durante a Convenção de Chicago, principalmente aos capítulos IV e VI<sup>175</sup>, ambos os capítulos tratam sobre a regulamentação aérea e o uso obrigatório de equipamentos e processos que passam a ser necessários ao desenvolvimento da aviação civil.

O governo brasileiro precisava investir no sistema nacional aeroportuário. Os equipamentos aéreos melhoraram em decorrência da guerra

---

<sup>174</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO)

<sup>175</sup> BRASIL. Decreto Nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D21713.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm)



e logo estavam nos aviões comerciais mais modernos e nos equipamentos aeroportuários que logo se mostrou como um mercado em expansão. O Brasil por uma questão de defesa nacional e econômica não poderia perder o crescimento desse setor. Porém, para tanto era necessário adquirir equipamentos que garantissem as melhorias aeroportuárias, assim confirmando o comprometimento do Estado contratante para com a Convenção e a OACI. E conforme o capítulo IV – Medidas para facilitar a navegação aérea; artigo 28 auxílio à navegação aérea e sistemas uniformes, especifica que o Estado contratante deve:

- a) estabelecer em seu território aeroportos, serviços de rádio comunicação, serviços de meteorologia e outras facilidades para a navegação aérea internacional, de conformidade com as normas e processos que forem recomendados ou estabelecidos oportunamente em virtude desta Convenção.
- b) adotar e pôr em vigor os sistemas uniformes apropriados de comunicações, processos, códigos, distintivos, sinais, luzes, e outras normas ou regulamentos que se recomendem ou se estabeleçam oportunamente de conformidade com esta Convenção.
- c) colaborar em medidas de caráter internacional, a fim de garantir a publicação de mapas e cartas aeronáuticas conforme com as normas que se recomendam e se estabeleçam em virtude desta Convenção.

O Brasil não tinha a mínima capacidade de corresponder a nenhum desses três itens, todos os regulamentos aéreos eram ultrapassados, o sistema aeroportuário estava defasado, a situação fica ainda mais complicada ao retornarmos ao Capítulo VI - Normas Internacionais e Programas Recomendados; artigo 37 adoção de normas e processos internacionais, no qual os

Estados contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em regulamentos, padrões, normas e organizações relacionadas com as aeronaves, pessoal, aerovias, serviços auxiliares, em todos os casos em que a uniformidade facilite e melhore a navegação aérea.

Para este fim, a Organização Internacional de Aviação Civil adotará e emendará oportunamente, segundo a necessidade, as normas internacionais e as práticas e os processos relativos aos pontos seguintes:

- a) sistema de comunicação e auxílio à navegação aérea, inclusive as marcações terrestres;

- b) característicos de aeroportos e áreas de pouso;
  - c) regras de tráfegos e métodos de controle de tráfego aéreo;
  - d) licença para o pessoal de voo e mecânicos;
  - e) navegabilidade de aeronaves;
  - f) registro e matrícula de aeronaves;
  - g) coleta e troca de dados meteorológicos;
  - h) Livros de Bordo;
  - i) mapas e cartas aeronáuticas;
  - j) formalidades de alfândega e de imigração;
  - k) aeronaves em perigo e investigação de acidentes.
- Assim como todas as sugestões relacionadas com a segurança, regularidade e eficiência de navegação aérea que oportunamente foram necessárias.

O Brasil como um estado contratante não tinha como corresponder às obrigações presentes na Convenção, mesmo que de acordo com o Artigo 69 do capítulo XIV afirma que não há problema em o estado contratante não conseguir corresponder razoavelmente os serviços de rádio e de meteorologia não sofrerá nenhuma imposição pela Convenção, desde que este não prejudique seriamente a questão de segurança aérea. Mesmo que o país não sofresse qualquer imposição pela Convenção de Chicago, sua imagem como região insegura a aviação poderia concorrer à perda de investimentos de capital no setor aéreo nacional.

A conjuntura do setor aeronáutico brasileiro era uma ótima oportunidade ao mercado estadunidense de vender equipamentos civis e militares. Pois, mesmo com o término da guerra e com interesse de empresas privadas brasileiras em fabricarem aeronaves, motores e equipamento para o setor aeronáutico, panorama internacional já havia se voltado para o mercado civil fabricando aviões mais modernos ou reaproveitando o excedente de aviões de guerra que poderiam ser transformados em aeronaves para o uso civil, como foi o caso dos Douglas DC-4<sup>176</sup> construídos pela Boeing.

O pesquisador André Pereira pontua que na implantação de modelo da indústria aeronáutica brasileira resultou na tentativa de gerar artificialmente um pólo produtor, contudo

as estruturas existentes não são completamente capazes de suprir, em gêneros, as exigências que tal empreendimento demanda. Por

---

<sup>176</sup> DC-4/C-54 SKYMASTER TRANSPORT. In.: Products Through Boeing History. Disponível em: <https://www.boeing.com/history/products/dc-4.page>

esse motivo, sempre houve a necessidade de se importar tecnologia<sup>177</sup>.

E como visto no capítulo anterior sobre o Ministério da Aeronáutica havia uma grande carência em relação ao pessoal técnico especializado e aos materiais necessários para se enquadrar nas normas da Convenção de Chicago, prevalecendo as normas técnicas impostas pelas companhias aéreas estrangeiras, no caso a Pan Am no pós-guerra. Como escreveu corretamente Aldo Pereira ao afirmar que a empresa estrangeira é a real e indiscutível dona da empresa brasileira e estaria representando os interesses industriais, financeiros e políticos de seus países de origem<sup>178</sup>.

Os anos 30 e 40 foram de avanços no setor aéreo, as ações do Presidente Vargas e do Ministério para o setor aéreo foram voltadas na construção e desenvolvimento da aviação como um todo no Brasil, mesmo com as disputas pelos céus brasileiros ainda era compreendido como um setor de interesse do Estado tanto no panorama político, quanto no panorama comercial. Havia uma proposta de construir e melhorar o desenvolvimento da aviação brasileira, e mesmo que as rotas estivessem cedidas a uma empresa estrangeira todo o aparelhamento voltado à segurança de voo, comunicação e controle pertenceriam ao governo brasileiro, configurando como a continuação da construção de uma mentalidade aeronáutica.

---

<sup>177</sup> PEREIRA, André Corrêa. op cit, 1996, pp.32

<sup>178</sup> PEREIRA, Aldo. op. cit.1986, pp.422

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa demonstra a importância dos estudos aeroportuários e a história, pois a aviação civil pode ser utilizada como instrumento de ideologias políticas interferindo nas relações de comércio exterior e defesa aérea. Inicialmente estruturas projetadas para facilitar a integração nacional, encurtando o tempo e as distâncias, passou a adquirir um caráter de defesa em consequência dos conflitos internacionais, principalmente a partir da Segunda Guerra Mundial, em que se fez necessário garantir a segurança do espaço aéreo.

Os resultados apontam que setor aeronáutico nacional foi disputado pelo governo estadunidense para garantir o programa de Defesa Hemisférica, mas principalmente a própria defesa dos Estados Unidos. As políticas econômicas em torno do setor aeronáutico foram sendo desenvolvidas ao longo do período do conflito da segunda guerra, pois já se demonstra necessário a criação de um mercado para os produtos aeronáuticos estadunidenses, visto que na Europa eles não teriam tanto espaço devido à presença de outras empresas, mesmo que ainda diminuta devido à guerra.

No ano de 1942 com a declaração de Estado de Guerra no Brasil o processo de desgermanização do setor aéreo atingiu o seu ápice ao nacionalizar a Sindicato Condor que passou a se chamar Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, havendo também demissões de funcionários de origem alemã nas companhias aéreas Varig e Vasp.

O papel da OCIAA que tinha por função ajudar a manter a imagem de bom vizinho dos Estados Unidos, neutralizar a presença do Eixo, também colaborou com criação de um mercado norte-americano para o pós-guerra. No caso das companhias aéreas, auxiliou no processo de desgermanização do setor criando um espaço que logo foi ocupado pelas grandes companhias estadunidenses, tanto de empresas aéreas, quanto de produtos aeronáuticos.

Na questão mercadológica a Civil Aviation Administration conhecia a realidade aeroportuária brasileira o que o tornou num mercado ideal aos produtos aeronáuticos estadunidenses, a Panair já havia iniciado esse processo de reaparelhamento por meio do ADP, mas atingiria somente os aeroportos sob a sua concessão. A conjuntura do setor aeronáutico brasileiro

era única, era uma ótima oportunidade ao mercado estadunidense de vender equipamentos civis e militares, a porta de negociações estava aberta por meio do Lend Lease, se iniciando o processo de americanização de todo o setor aeroportuário brasileiro.

Considerando o fato de que de que a principal fonte de produtos aeronáuticos para o Brasil era dos Estados Unidos, era inerente que ocorresse o processo de americanização do setor antes de 1945, mas após a Convenção de Chicago ela se torna numa padronização devido ao fato que para se adequar às necessidades que o setor aéreo teria no pós-guerra o único mercado que teria os equipamentos para o aparelhamento e desenvolvimento seguro da aviação era o dos EUA. Sendo assim, foi um processo que acelerou o desenvolvimento de todo o setor aéreo brasileiro, mas como também as questões diplomáticas e políticas das relações exteriores do governo Vargas. Desta maneira o estudo do setor aeroportuário brasileiro passa a ser de interesse histórico, já que é outra forma possível de analisarmos como as relações econômicas e políticas interagiram e moldaram esse setor, mas também como foi o desenrolar desses jogos de poderes e influências durante a segunda guerra mundial.

Havia outra questão também que é apresentado pelo historiador Dennison de Oliveira em seu artigo —“Pior deficiência do Brasil”: aliança militar Brasil-EUA, políticas de transporte e as negociações sobre uso de bases militares no pós-guerra (1943-1945), 2019, no qual se discute como seriam mais bem utilizados os equipamentos que os norte-americanos trouxeram ao Brasil para realizar obras melhorias e de construção de aéreas e navais. Pelos Estados Unidos seria considerado antieconômico o retorno desses maquinários, sendo proposto que o governo brasileiro utilize equipamentos para realizar melhorias, como foi o caso da construção de dois campos de pouso na região sul, um em Santa Maria e na região próxima de Curitiba.

Os equipamentos em 1944 -1945 terminaram por serem utilizados em obras de manutenção, projetos de pouco impacto voltados à melhora econômica, ou tão pouco auxiliou diretamente o comércio com os Estados Unidos. No caso aéreo o material poderia ser mais bem utilizado nas melhorias dos aeródromos, construções de torres de controle e auxiliar na consolidação de um setor que para o público que lê notícias hoje em dia sobre as questões

aeroportuárias nacionais concorda que não passa de problema de custo alto ao governo nacional e por isso devem ser privatizados.

A proposta da construção de uma mentalidade aeronáutica no Brasil durante as décadas de 1930 e 1940 foi enfraquecendo devido à falta de incentivo e o entendimento de que é um setor no qual o retorno de investimento é considerado lento e de altos gastos compreende a falsa ideia de que a iniciativa privada deteria uma melhor capacidade para a gestão do aparato aeroportuário, no ano de 2021 foram leiloados 34 aeroportos e a previsão do governo federal é leiloar mais 16 até o final do ano de 2022, o que acarretará na extinção gradativa da Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária).

Mas já existe uma substituta a Infraero que é o NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A, e estará vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica. A intenção por meio do NAV Brasil é o de diminuir o prejuízo da Infraero, que perdeu receita após a privatização de aeroportos rentáveis, e concentrar na nova empresa os serviços que não serão privatizados.

A aviação comercial no Brasil e no mundo é um assunto extremamente rico, ainda há muito a ser analisado sobre o desenvolvimento do setor, principalmente no período da Guerra Fria por meio dos embates mercadológicos e ideológicos pelos quais as companhias representaram ao disputar o espaço aéreo internacional; as interações entre crises econômicas e a indústria aeronáutica; e principalmente a importância que o setor passou a desenvolver em tempos de crise sanitária como o caso do COVID-19 e o uso do meio aéreo para se acelerar o transporte de equipamentos médicos e vacinas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES JR, Alexandre Guilherme. **Discursos Americanos de cooperação no contexto da 2ª guerra mundial**. Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2014.

BRADY, Matthew F. **War Plan Juan**. The Strategy of Juan Trippe and Pan Am in Latin America and Africa before and during World War II. Tese de conclusão de curso, Escola de Estudos Avançados do Ar e do Espaço, Universidade Aérea, base da Força Aérea Maxweel, Alabama. 2012.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth; FONSECA, Pedro Cezar Dutra (orgs). **A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade**. São Paulo: Editora Unesp, 2012.

BRASIL. **Decreto Nº 20.914, de 6 de janeiro de 1932**. Regula a execução dos serviços aeronáuticos civis. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20914-6-janeiro-1932-519626-publicacaooriginal-1-pe.html>

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei Nº 483, de 8 de junho de 1938**. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/De10483](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De10483)

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei Nº 2961, de 20 de janeiro de 1941**. Cria o Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei Nº 3.462, de 25 de julho de 1941**. Autoriza a Panair do Brasil, S.A., a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, e dá outras providências. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3462-25-julho-1941-413450-publicacaooriginal-1-pe.html>

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei Nº 3.730, de 18 de outubro de 1941**. Organiza o Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3730-18-outubro-1941-413890-publicacaooriginal-1-pe.html>

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei Nº 8.352, de 8 de dezembro de 1941**. Aprova o Regulamento do Tráfego Aéreo do Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8352-9-dezembro-1941-323407-publicacaooriginal-1-pe.html>

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 8.535, de 15 de Janeiro de 1942**. Aprova regulamento para a Diretoria de Aeronáutica Civil do Ministério da Aeronáutica. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8535-15-janeiro-1942-325562-publicacaooriginal-1-pe.html>

BITTLINGMAYER, George. Property, Progress, and the Aircraft Patent Agreement. In.: The Journal of Law & Economics, vol31, nº1 (April, 1988), p. 227.

CONN, Stetson; FAIRCHILD, Bryron. **The Western Hemisphere: the framework of hemisphere defense**. Office of the Chief of Military History, 1 ed., 1960.

CORSI, Francisco Luiz. Política Externa e Desenvolvimento no Estado Novo. In: **Dossiê Estado Novo**, Revista de História Locus, UFJF, v.13, n.2, 2007.

CROUCH, Tom D. **Asas**. Tradução: Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008.

CUNHA, Ioneida Cavalcanti. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil – Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas**. Dissertação Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2008.

DC-4/C-54 SKYMASTER TRANSPORT. In.: **Products Through Boeing History**. Disponível em: <https://www.boeing.com/history/products/dc-4.page>

DAVIES, R.E.G. **Pan Am: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1987.

\_\_\_\_\_. **DELTA: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1990.

\_\_\_\_\_. **Lufthansa: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1991.

\_\_\_\_\_. **Transbrasil: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 1997.

\_\_\_\_\_. **TWA: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 2000.

\_\_\_\_\_. **EASTERN: an airline and its aircraft**. Virginia: Paladwr Press, 2003.

DA SILVA, Américo Luis Martins. **Direito Aeronáutico e do Espaço Exterior – Volume 3: Do Pessoal Aeronáutico - Dos Serviços Aéreos - Contrato de Transporte Aéreo - Responsabilidade Civil**. Edição do Kindle, 2015.

DIENEL, Liudger; SCHIEFELBUSCH, Martin. German Commercial Air Transport until 1945. In: **Revue belge de philologie et d'histoire**, tome 78, fasc. 3-4, 2000. Histoire medievale, moderne et contemporaine - Middeleeuwse, moderne en hedendaagse geschiedenis. pp. 945-967.

DULCI, Tereza Maria Spyer. **As conferências Pan-Americanas: identidades, união aduaneira e arbitragem (1889-1928)**. Dissertação Mestrado em História, USP, 2008.

FAY, Claudia Musa. **Crise nas Alturas: a questão da aviação civil (1927-1975)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.



\_\_\_\_\_. **Aviação comercial na América do Sul (1920–1941)**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2020.

FRAGA, André Barbosa. **O Brasil tem asas: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas**. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

\_\_\_\_\_. **O “amigo da aviação”**: a navegação aérea como elemento legitimador de Getúlio Vargas e do Estado Novo. In: Anais do 2º Encontro Internacional histórias & Parcerias, 2019. Disponível em: [https://www.historiaeparcerias2019.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1559744094\\_ARQUIVO\\_e5459fbf588d3c55a87c797fb2b5e1e3.pdf](https://www.historiaeparcerias2019.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1559744094_ARQUIVO_e5459fbf588d3c55a87c797fb2b5e1e3.pdf)

HONORIO, Roigt. La politique étrangère des pays de l'Amérique du Sud. In: **Politique étrangère**, nº2 - 1939 – 40 année.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira Volume 2**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990.

\_\_\_\_\_. **História Geral da Aeronáutica Brasileira Volume 3**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991.

\_\_\_\_\_. **História Geral da Aeronáutica Brasileira Volume 4**. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação e Design, 2005.

KENNEDY, Paul. **Ascensão e queda das grandes potências**: transformação econômica e conflito militar de 1500 a 2000. Tradução: Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

LENZ, Sylvia Ewel. **Aviação civil em tempos de guerra**: o Sindicato Condor (1927-1942). Revista Brasileira de História Militar, v. 3, p. 3-18, 2012.

LOCASTRE, Aline Vanessa. **Projeção do Brasil para o pós-guerra**: A ‘Ba Vizinhança’ estadunidense no Brasil segundo a revista ‘Em Guarda’ (1941-1945). Dissertação (Mestrado em História) Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2012.

\_\_\_\_\_. **Seduções Impressas**: a veiculação do paradigma estadunidense no Brasil em tempo de Segunda Guerra Mundial. Tese (Doutorado em História) Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017.

MIRANDA, Maria Bernadete. O Período da Diplomacia no Ar e a Segurança de Voo no Sistema de Aviação Civil. In: **Revista Eletrônica Direito, Justiça e Cidadania**, volume 5, nº 1, 2014.

MONTEIRO, Érica G. Daniel. **Quando a Guerra é um negócio**: F. D. Roosevelt, Iniciativa Privada e relações interamericanas durante a II Guerra Mundial. Edição do Kindle, 2014.

MOURA, Gerson. **Relações exteriores do Brasil: 1939-1950**: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial. Brasília: FUNAG, 2012.

MUNHOZ, Sidnei J.; TEIXEIRA da SILVA, Francisco Carlos (eds.). **Brazil – United States relations**: XX and XXI centuries. Maringá: Eduem, 2013.

OLIVEIRA, Dennison de. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

\_\_\_\_\_. **“A pior deficiência do Brasil”**: aliança militar Brasil-EUA, políticas de transporte e as negociações sobre uso de bases militares no pós-guerra (1943-1945). In: Revista Nordestina de História do Brasil, v. 1, n. 2, p. 55-91, 2019. Disponível em: <https://ojs.historiadaamericalatina.com.br/index.php/rnhb/article/view/56>

PECEQUILO, Cristina Soreanu. **Introdução às relações internacionais**: temas, atores e visões. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2017.

PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa, 1986.

PEREIRA, André Corrêa. **A Indústria Aeronáutica no Brasil**. Brasília: Gráfica e Papelaria Distrital Ltda. 1996.

QUINTANEIRO, Tânia. Dilemas da cooperação: conflitos gerados pela política das "Listas Negras" no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. In: **Revista brasileira política Internacional**: Brasília, v. 49, n. 2, p. 78-98, Dez. 2006. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-73292006000200005&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292006000200005&lng=en&nrm=iso)

\_\_\_\_\_. A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil. In.: **VARIA HISTORIA**, Belo Horizonte, vol. 23, nº 37, Jan/Jun 2007, p.223-234. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/vh/a/4PwrZX4qSV5nbshyXGW9mPH/?lang=pt>

\_\_\_\_\_. A política estadunidense de desgermanização do sistema de transporte aéreo brasileiro: o caso da Condor. In: **Revista brasileira política Internacional**: Brasília, v.52, n.1, Junho 2009, p.110-132. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-73292009000100006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292009000100006&lng=en&nrm=iso).

RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. Tese (Doutorado em História), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2009.

ROSE, R.S. **Uma das coisas esquecidas**: Getúlio Vargas e o controle social no Brasil – 1930-1954. Tradução: Ana de Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

RIBEIRO, Luciano. **Traçando os caminhos dos céus: o Departamento de Aviação Civil – DAC: 1931/2001.** Rio de Janeiro: Action, 2001.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos blocos, 1930-1;** Ed. Nacional; (942: o processo de envolvimento brasileiro na II Guerra Mundial. São Paulo: Ed. Nacional; (Brasília): INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.

SMITH, Robert Freman. Os Estados Unidos e a América Latina, 1830-1930. In **História da América Latina, Volume IV:** de 1830-1930. Organização: Leslie Bethell; Tradução Geraldo Gerson de Souza. 1 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

História da América Latina, Volume VII - **A América Latina após 1930:** Estado e política. Organização: Leslie Bethell; tradução Antonio de Padua Danesi. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

\_\_\_\_\_. Volume X - **A América Latina após 1930:** Argentina, Uruguai, Paraguai e Brasil. Organizador: Leslie Bethell; tradução Gilson César Cardoso de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SANTOS, Murillo. **Evolução do poder aéreo.** Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1989.

TOTA, Antonio Pedro. **O imperialismo sedutor:** a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.49.

\_\_\_\_\_. **O amigo americano.** Companhia das Letras. Edição do Kindle. 2014.

TULCHIN, Joseph S. **América Latina x Estados Unidos:** uma relação turbulenta. Traduzido por Lavinia Silveiras. São Paulo: Editora Contexto, 2016.

VALIM, Alexandre Busko. **O Triunfo da Persuasão:** Brasil, Estados Unidos e o cinema da Política da Boa Vizinhança durante a II Guerra Mundial. 1 ed. São Paulo: Alameda, 2017.

VAZ, Mark Cotta. **Pan Am at War:** How the Airline Secretly Helped America Fight World War II. Skyhorse. Edição do Kindle. 2019.

VIGEVANI, Tullo; Mendonça Felipe; Lima, Thiago. **Poder e comércio: a política comercial dos Estados Unidos.** São Paulo: editora Unesp, 2018.